



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 246]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, जुलाई 11, 2019/आषाढ़ 20, 1941

No. 246]

NEW DELHI, THURSDAY, JULY 11, 2019/ASHADHA 20, 1941

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

### अधिसूचना

मुंबई, 25 जून, 2019

**सं. टीएएमपी/8/2019-केओपीटी.**—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करने हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद् द्वारा हल्दिया गोदी परिसर (एचडीसी) में लंगरगाह उतरायी और बार्ज प्रहस्तन के लिए स्टीवडोरिंग प्रचालनों के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव का, इसके साथ संलग्न आदेश के अनुसार, निपटान करता है।

### महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

#### मामला संख्या टीएएमपी/8/2019-केओपीटी

कोलकाता पत्तन न्यास

---

आवेदक

गणपूर्ति

- (i). श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- (ii). श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

### आदेश

(जून, 2019 के 14वें दिन पारित)

यह मामला हल्दिया गोदी परिसर (एचडीसी) में लंगरगाह उतरायी और बार्ज प्रहस्तन के लिए स्टीवडोरिंग प्रचालनों के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. केओपीटी द्वारा दायर प्रस्ताव के आधार पर इस प्राधिकरण ने 19 फरवरी, 2018 के अपने आदेश संख्या टीएएमपी/78/2016-केओपीटी और 26 फरवरी, 2018 को अधिसूचित के द्वारा हल्दिया गोदी परिसर में स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रचालनों के अपफ्रंट प्रशुल्क का निर्धारण किया था। यह आदेश भारत के राजपत्र में 26 फरवरी, 2018 के राजपत्र

संख्या 76 में अधिसूचित हुआ था। उक्त आदेश के द्वारा केओपीटी को यह सलाह दी गई थी कि वह उक्त आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से 3 महीने के भीतर एचडीसी पर लंगरगाह उतरायी और बार्ज प्रहस्तन के लिए स्टीवडोरिंग प्रचालनों के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रस्ताव दायर करें।

2.2. इस पृष्ठभूमि में, केओपीटी ने 8 जनवरी, 2019 के अपने पत्र संख्या एमटीओ/जी/115-एम/जीएमटी-556 के द्वारा एचडीसी पर लंगरगाह उतरायी और बार्ज प्रहस्तन के लिए स्टीवडोरिंग प्रचालनों के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रस्ताव दायर किया। केओपीटी द्वारा किये गए निवेदनों का सार इस प्रकार है:-

- (i). केओपीटी द्वारा कोलकाता गोदी प्रणाली (केडीएस) के मामले में लंगरगाह पर पोत पर ऑन-बोर्ड स्टीवडोरिंग के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क का अनुमोदन प्राधिकरण द्वारा 19 जनवरी, 2018 के आदेश संख्या टीएएमपी/80/2016-केओपीटी द्वारा पहले ही किया जा चुका है।
- (ii). केडीएस और एचडीसी के लंगरगाह स्थल समान हैं। उक्त लंगरगाह स्थलों पर (हल्दिया फ्लोटिंग टर्मिनल को आने वाले कार्गो को छोड़कर) लाइट्रेज प्रचालन संबंधी प्रभारों की कार्गो लेवी केडीएस के अधिकार क्षेत्र में आती है। इसलिए, प्राधिकरण द्वारा केडीएस के लिए अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क केओपीटी के एचडीसी पर लाइट्रेज प्रचालनों के लिए भी लागू किया जा सकेगा। [केडीएस के लिए प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरों को केओपीटी ने प्रस्तुत किया है।]
- (iii). केओपीटी द्वारा तट क्रेन/उत्खनक के साथ-साथ ऑन-बोर्ड (हैचों में) पे-लोडर/फार्कलिफ्ट लगाकर कार्गो की उतलाई/ लदान के अपफ्रंट प्रशुल्क का निर्धारण पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी दिशानिर्देशों के अनुरूप है। [केओपीटी द्वारा विस्तार से परिकलन प्रस्तुत किया गया है।]
- (iv). बार्जों के कार्गो प्रचालन की विधि ठीक वैसी ही है जैसी पोतों से उतरायी/लदान। अतः, केओपीटी द्वारा तट प्रहस्तन प्रचालनों के प्रशुल्क निर्धारण के लिए, केओपीटी के एचडीसी स्थित तट प्रहस्तन प्रचालनों के प्रभार, प्राधिकरण के आदेश संख्या टीएएमपी/79/2016-केओपीटी के भाग एस.3 (i) के कॉलम 5 में शुष्क बल्क कार्गो और एस 3(ii) में ब्रेक बल्क कार्गो के लिए अनुमोदित प्रभारों को केओपीटी द्वारा बार्जों के तट प्रहस्तन प्रचालनों के प्रशुल्क निर्धारण के लिए अपना लिया है।
- (v). प्राधिकरण आदेश के भाग एस.4 के अंतर्गत कार्गो की प्राप्ति और सुपुर्दगी के लिए केओपीटी के एचडीसी द्वारा भी डॉक के भीतर बार्जों के संबंध में कार्गो प्रहस्तन के समरूप प्रचालन के प्रशुल्क नियतन के लिए अपना लिया गया है।

2.3. उक्त निवेदनों के आधार पर, केओपीटी ने निम्नलिखित के लिये अनुमोदन चाहा है:-

- (क). लंगरगाह/लाइट्रेज/टॉप-अप स्थलों पर उपस्कर और मानवशक्ति लगाये जाने सहित पोतों पर/से लदान/उतरायी प्रचालन प्रभार इस प्रकार है: (जैसे केओपीटी के केडीएस के प्रशुल्क के अधिसूचित आदेश संख्या टीएएमपी/80/2016-केओपीटी से अपनाये गये हैं):

(i). शुष्क बल्क कार्गो

क्र.सं.	कार्गो वर्ग	दर प्रति टन (रु. में)	
		विदेशी	तटीय
1क	ताप कोयला	26.90	26.90
1ख	ताप कोयला के अतिरिक्त कोयला	27.67	16.60
2	खाद्यान्न	27.82	16.69
3	शक्कर	28.84	17.30

4	अन्य बल्क कार्गो	27.88	16.73
---	------------------	-------	-------

## (ii). ब्रेक बल्क कार्गो

क्र.सं.	कार्गो वर्ग	दर प्रति टन (रु. में)	
		विदेशी	तटीय
1	बैग कार्गो	53.44	32.06
2	लॉग	36.81	22.09
3	कंटेनर (भरे/खाली) दर प्रति टीईयू	406.81	244.09

(ख). केओपीटी की अवरूद्ध एचडीसी डॉक के भीतर बार्ज पर/से लदान/उतरायी प्रचालनों के प्रभार इस प्रकार है:-

**तट क्रेन/एक्सकावेटर का प्रयोग करते हुए लदान/उतरायी के लिए हैचों में उपस्करों की आपूर्ति और सेवा सहित स्टीवडोरिंग प्रचालन प्रभार**

क्र.सं.	वस्तु	विदेशी	तटीय
		दर प्रति टन (रु. में)	
1	लौह अयस्क तथा लौह गुट्टिकाएं	35.28	35.28
2	ताप कोयला	56.70	56.70
3	सभी प्रकार का कोयला (ताप कोयले के अतिरिक्त)	56.70	34.02
4	चूना पत्थर	49.61	29.76
5	मेंगनीज़ अयस्क	51.55	30.92
6	मैट कोक	79.38	47.62
7	एमओपी रॉक फास्फेट और सल्फर	79.38	47.62
8	सीमेंट क्लिंकर	59.54	35.72
9	जिपसम	49.61	29.71
10	शक्कर और अन्य सभी बल्क कार्गो	61.06	36.63
11	बैग कार्गो (उर्वरक, खाद्यान्न, शक्कर, सीमेंट आदि युक्त जिनका यूनिट भार 50 कि.ग्रा. तक हो)	110.88	66.52
12	लौह और इस्पात उत्पाद, परियोजना कार्गो, मशीनरी और स्पेयर पार्ट्स (हैच के भीतर उपस्कर समर्थन के साथ)	114.99	68.99
13	लौह और इस्पात उत्पाद, परियोजना कार्गो, मशीनरी और स्पेयर पार्ट्स (हैच के भीतर उपस्कर समर्थन के बिना)	73.92	44.35

(ग). अवरूद्ध गोदी के भीतर बार्जों पर/से कार्गो लदान/उतरायी के संबंध में तट प्रहस्तन प्रचालन प्रभार (जैसा केओपीटी के एचडीसी के प्राधिकरण अधिसूचित अपफ्रंट प्रशुल्क से अपनाया गया है।):

(i) शुष्क बल्क कार्गो के तट प्रहस्तन प्रचालन प्रभार इस प्रकार है :-

क्र.सं.	वस्तु	तट क्रेन/एक्सकावेटर द्वारा उतारा गया तथा जेटी से सीधे परेषिती के परिसर में सुपुर्दगी		तट क्रेन/एक्सकावेटर द्वारा उतारा गया और पत्तन परिसर के भीतर भंडार क्षेत्र में अंतरण और भंडार में रखना	
(1)	(2)	(3)		(4)	
		विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
		दर प्रति टन (रु. में)		दर प्रति टन (रु. में)	
1	सभी प्रकार का कोयला (ताप कोयले के अतिरिक्त)	37.82	22.69	112.66	67.60
2	ताप कोयला	37.82	37.82	112.66	112.66
3	मैट कोक	40.25	24.15	109.82	65.89
4	चूना पत्थर	37.37	20.62	110.97	66.58
5	मैंगनीज़ अयस्क	32.03	19.22	95.42	57.25
6	मैट कोक	34.19	34.19	110.40	110.40
7	एमओपी रॉक फास्फेट और सल्फर	39.24	23.54	107.07	64.24
8	सीमेंट क्लिंकर	32.25	19.35	93.38	56.03
9	जिपसम	32.25	19.35	104.13	62.48
10	शक्कर और अन्य सभी बल्क कार्गो	39.24	23.54	107.07	64.24

(ii). ब्रेक बल्क कार्गो के तट प्रहस्तन प्रचालन प्रभार इस प्रकार है:

क्र.सं	वस्तु	विदेशी	तटीय
		दर प्रति टन (रु. में)	
(क)	कार्गो की घाट पर उतरायी और पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड को अंतरण अथवा इसके विपरीत		
1.	सीआर शीट, एचआर प्लेट, स्टील शीट, स्टील स्लैब	127.54	76.52
2.	स्टील कॉयल, एचआर कॉयल, डब्ल्यू आर कॉयल	68.44	41.07
3.	स्टील बिल्लेट, स्टील बलूम, स्टील रेल, पाइप और ट्यूब	76.85	46.11
4.	सारा बैग कार्गो जिनमें उर्वरक, खाद्यान्न, शक्कर, सीमेंट और अन्य वस्तुएं हों और उसका यूनिट भार 50 कि.ग्रा तक हो।	172.15	103.29
5.	परियोजना कार्गो/मशीनरी, स्पेयर्स	177.45	106.47
टिप्पणियां:			
(i)	जेटी से सीधे परिषिती के परिसर में कार्गो के स्थानांतरण/सुपुर्दगी के लिए, उपर्युक्त दर में प्रहस्तन एजेंट द्वारा (सुपुर्दगी के लिए) परिवहन की आपूर्ति शामिल नहीं है। इसकी व्यवस्था कार्गो के संबद्ध आयातक/निर्यातक/प्राप्तकर्ता द्वारा अपनी स्वयं की लागत पर की जाएगी।		

(ii)	बैग कार्गो (50 कि.ग्रा. तक के भार का एक बैग) के मामले में, तट प्रहस्तन प्रभार में जेटी और भंडारण यार्ड के बीच कार्गो के परिवहन के लिए प्रहस्तनकर्ता एजेंट द्वारा ट्रकों की आपूर्ति, ऐसे परिचालन में ट्रक पर/से लदाई और उतराई सहित शामिल है।
(iii)	कॉलम (4) में उल्लिखित दर में भंडारण यार्ड में शुष्क बल्क कार्गो की हीपिंग/हाई हीपिंग प्रभार शामिल हैं।
(iv)	ब्रेक बल्क कार्गो के मामले में, टन प्रहस्तन प्रभारों में कार्गो को जेटी और भंडारण क्षेत्र के बीच ढुलाई के लिए वहां ट्रालरों पर लदान/उतराई सहित, प्रहस्तन एजेंटों द्वारा ट्रालरों की आपूर्ति शामिल हैं।
(v)	ताप कोयला, लौह अयस्क, तथा लौह अयस्क गुट्टिकाओं को छोड़कर, उपरोक्त प्रभारों का 60% तटीय कार्गो पर लागू होगा।

(घ). बार्जों पर/से कार्गो के लदान/उतराई के सुपुर्दगी/प्राप्ति प्रचालन की निश्चयात्मकता वही होगी जो 26 फरवरी, 2018 के प्राधिकरण के अधिसूचित आदेश संख्या टीएएमपी/79/2016-केओपीटी के एस 4.1 और एस 4.9 में दी गई है।

(ङ). अवरूद्ध डॉक के भीतर बार्जों पर/से कार्गो के लदान/उतराई के निष्पादन मानक इस प्रकार है:

बार्जों के संबंध में कार्गो प्रहस्तन प्रचालन की दरों की उगाही के प्रयोजन से, निम्नलिखित उत्पादकता स्तरों को प्राप्त करना लागू होगा:

क्र.सं.	वस्तु	उत्पादकता मानक प्रति पोत दिवस टन में
1	लौह अयस्क तथा लौह गुट्टिकाएं	3000
2	ताप कोयला	2100
3	सभी प्रकार का कोयला (ताप कोयले के अतिरिक्त)	2100
4	चूना पत्थर	2400
5	मेंगनीज़ अयस्क	2310
6	मैट कोक	2310
7	एमओपी रॉक फास्फेट और सल्फर	1500
8	सीमेंट क्लिंकर	2000
9	जिपसम	2400
10	शक्कर और अन्य सभी बल्क कार्गो	1950
11	बैग कार्गो (उर्वरक, खाद्यान्न, शक्कर, सीमेंट आदि युक्त जिनका यूनिट भार 50 कि.ग्रा. तक हो)	600
12	लौह और इस्पात उत्पाद, परियोजना कार्गो, मशीनरी और स्पेयर पार्ट्स (हैच के भीतर उपस्कर समर्थन के साथ)	900
13	लौह और इस्पात उत्पाद, परियोजना कार्गो, मशीनरी और स्पेयर पार्ट्स (हैच के भीतर उपस्कर समर्थन के बिना)	900

टिप्पणी: (i) निष्पादन मानक एकल तट क्रेन/उत्खनक के साथ प्रचालन करने पर सुविचार में लिए गए हैं।

- (ii) स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंट को आरोप्य कारणों की वजह से पोत के लदान/उतरायी प्रचालन में कोई रुकावट न होना सुनिश्चित करने के लिए प्रहस्तन एजेंट को लदान/उतरायी के उपरोक्त उत्पादकता मानकों का ध्यान रखना आवश्यक होगा।

(च). बार्जों के माध्यम से प्रहस्तित कार्गो के प्राप्ति और सुपुर्दगी मानक इस प्रकार होंगे।

- (i). रेल वाहित कार्गो के मामले में प्रहस्तन एजेंटों के लिए समय-समय पर लागू रेलवे नियमों के अनुसार अनुबद्ध समय के भीतर रेलवे रेकों से/को कार्गो उतारना/लदान कार्य पूरा करना अपेक्षित है। अनुबद्ध निःशुल्क समय के भीतर रेक का लदान/उतरायी पूरा करने में असफल रहने पर संबंधित आयातक/निर्यातक के प्रहस्तन एजेंट को यथा लागू विलंब शुल्क देना होगा।
- (ii). तथापि, सड़क मार्ग के कार्गो के लिए कार्गो की सुपुर्दगी/प्राप्ति के लिए लदान/उतरायी के कोई मानक नहीं हैं, क्योंकि परिवहन आयातक/निर्यातक पर निर्भर करता है और प्रहस्तन एजेंट की इसमें कोई भूमिका नहीं होती।

2.4 केओपीटी ने अपने बोर्ड के 27 दिसंबर, 2018 के संकल्प संख्या आर/215/एचडीसी/एसएचएंडसीएच/3/12/2018 के द्वारा संदर्भित प्रस्ताव के अनुमोदन के संकल्प की प्रति भी भेजी है।

3. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार केओपीटी के 08 जनवरी, 2019 के प्रस्ताव की एक प्रति हमारे 11 जनवरी, 2019 के पत्र के द्वारा संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजी गई थी। प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों में से एक स्टील अथार्टी ऑफ इंडिया लिमिटेड (सेल) ने अपनी टिप्पणियां दी हैं। उक्त टिप्पणियों को फीडबैक सूचना के तौर पर केओपीटी को भेज दिया गया। केओपीटी ने 8 मार्च, 2019 के अपने पत्र के द्वारा अपना प्रत्युत्तर दिया।

4. संदर्भाधीन मामले में 19 फरवरी, 2018 को केओपीटी परिसर में संयुक्त सुनवाई का आयोजन किया गया। सुनवाई में, केओपीटी ने अपने प्रस्ताव का संक्षिप्त पावर प्वाइंट प्रस्तुतीकरण दिया। संयुक्त सुनवाई के दौरान, केओपीटी और अन्य प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों ने अपने-अपने निवेदन रखे।

5. प्रस्ताव की आरंभिक समीक्षा के आधार पर, हमारे 11 मार्च, 2019 के पत्र के द्वारा कुछ स्पष्टीकरण मांगे गए थे। 8 अप्रैल, 2019 को हमारे अनुस्मारक के बाद, केओपीटी ने 18 अप्रैल, 2019 के अपने पत्र के द्वारा उत्तर दिया। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण और उस पर केओपीटी का उत्तर नीचे सारणीबद्ध किया जाता है:

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण	केओपीटी का उत्तर
2.1.	केओपीटी यह पुष्टि करे कि लंगरगाह में उतारा जाने वाला सारा कार्गो बाद के विभिन्न प्रचालनों के अंतर्गत कवर्ड होता है, जैसा सूचीबद्ध है, ताकि प्रत्येक प्रचालन के लिए सूचीबद्ध कार्गो मर्दों के बेमेल होने से बचा जा सके।	जहां तक एचडीसी का संबंध है, लंगरगाहों पर जो भी कार्गो उतारा जायेगा, उसे जेटी पर उतरायी के लिए बार्ज द्वारा हल्दिया गोदी में लाया जायेगा। तत्पश्चात्, कार्गो डॉक के भीतर स्थित भंडार को अंतरित किया जायेगा और इसकी सड़क/रेल मार्ग द्वारा सुपुर्दगी की जायेगी।
2.2.	केओपीटी प्रस्ताव की प्रति रिपले एंड कंपनी, स्टीवडोरिंग एंड हैंडलिंग प्रा.लि. को भेजने की पुष्टि करे जैसा केओपीटी ने संयुक्त सुनवाई में स्वीकार किया था।	इसका अनुपालन कर दिया गया है।
(क).	<u>लंगरगाह/लाइट्रेज/टॉप-अप स्थलों पर उपस्कर और मानवशक्ति लगाये जाने सहित पोतों पर/से लदान/उतरायी प्रचालन प्रभार</u>	

1.	<p>यह मानते हुए कि कोलकाता गोदी प्रणाली (केडीएस) और हल्दिया गोदी परिसर (एचडीसी) के लंगरगाह स्थल कॉमन हैं और वे केडीएस के अधिकार क्षेत्र में आते हैं। केओपीटी में एडीसी ने सूचित किया है कि उसने केओपीटी के केडीएस के लिए स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रचालनों के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय 19 जनवरी 2018 के प्राधिकरण के आदेश द्वारा अनुमोदित "लंगरगाह में ऑन-बोर्ड पोत स्टीवडोरिंग" के प्रशुल्कों को संदर्भित विषयक प्रस्ताव में लंगरगाह/लाइट्रेज/टॉप-अप स्थलों पर उपस्कर और मानवशक्ति लगाये जाने सहित पोतों पर/से लदान/उतरायी प्रचालन प्रभार के रूप में अपना लिया है। इस संबंध में एचडीसी निम्नलिखित को स्पष्ट/ प्रस्तुत करें।</p> <p>(i). केडीएस के प्रभारों का नियतन 240 टन से 690 टन के बीच ओसत हुक शिफ्ट, 700/- रु. प्रति पाली क्रेन प्रचालक की किराया लागत, विभिन्न कार्गो मर्दों के लिए 15/- रु. प्रति टन से 28/- रु. प्रति टन के बीच श्रम लागत को ध्यान में रख कर किया गया था। एचडीसी पुष्टि करे कि उक्त लागत तत्व जो केडीएस के लिए सुविचार में लिए गए थे, एचडीसी पर भी लागू होंगे।</p> <p>(ii). इसके अतिरिक्त, केडीएस के लिए लंगरगाह पर ऑन-बोर्ड पोत स्टीवडोरिंग के लिए विदेशी और तटीय प्रशुल्क का निर्धारण केडीएस द्वारा प्रहस्तित किये गए विदेशी (93%) और तटीय (7%) प्रतिशत हिस्से के आधार पर किया गया है। तथापि, एचडीसी के मामले में विदेशी और तटीय कार्गो का प्रतिशत हिस्सा क्रमशः 84% और 16% सुविचार में लिया गया है। इस पृष्ठभूमि में केओपीटी विषयक प्रस्ताव में केडीएस प्रशुल्क को अपनाने का औचित्य बताये।</p>	<p>चूंकि एचडीसी और केडीएस के लिए समान दरों का प्रस्ताव किया गया है, इसलिए लागत तत्व भी समान है।</p> <p>पोत द्वारा लाइट्रेज प्रचालन में तटीय कार्गो का हिस्सा एचडीसी में नगण्य है। वास्तव में वित्तीय वर्ष 2018-19 में एचडीसी में लंगरगाह पर कोई तटीय कार्गो प्रहस्त नहीं किया गया था।</p> <p>केडीएस के मामले में, लाइट्रेज प्रचालन में तटीय कार्गो का हिस्सा 7% था। यह भी नगण्य है। चूंकि दोनों ही गोदियों के लिए तटीय कार्गो का प्रतिशत हिस्सा समान ही है, अतः केओपीटी ने लंगरगाह स्थलों पर स्टीवडोरिंग के उस अपफ्रंट प्रशुल्क को अपनाये जाने का प्रस्ताव किया है, जो केडीएस के लिए अनुमोदित है।</p>
	<p>(iii) केओपीटी एचडीसी के लिए आने वाले पोतों के संबंध में केओपीटी के लंगरगाह स्थलों पर कार्गो की उतरायी की वर्तमान प्रशुल्क व्यवस्था प्रस्तुत करें।</p>	<p>लंगरगाह पर लाइट्रेज प्रचालन के लिए, घाटशुल्क प्रभारों का 90%, दरमानों में यथा अनुमोदित, एकत्र किया जाता है।</p> <p>लंगरगाह बिंदु पर लाइट्रेज के पश्चात्, हल्दिया गोदी में बार्ज द्वारा लाये गए कार्गो निम्नलिखित दरों पर वसूली की जाती है:-</p> <p>(i). लौह अयस्क: 6.73 रु. प्रति एमटी</p>

	<p>(iv). इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित आदेश में केडीएस के लिए लंगरगाह पर ऑन-बोर्ड पोत स्टीवडोरिंग की प्रशुल्क अनुसूची के साथ निम्नलिखित टिप्पणियां भी दी गई हैं:-</p> <p><i>टिप्पणियां:</i></p> <p>(क). ऊपर (क) और (ख) के प्रचालन से स्टीवडोरिंग में पत्तन में ऑन-बोर्ड पोतों में किसी भी प्रकार के कार्गो की उतरायी और लदान तथा नौभरण शामिल है।</p> <p>(ख). 20 फुट से बड़े कंटेनरों के लिए दर टीईयू दर का 1.5 गुणा उगाही जायेगी।</p> <p>(ग). स्टीवडोरिंग कार्यकलापों में पोत से बार्ज में उतरायी या इसके विपरीत शामिल है।</p> <p>तथापि, केओपीटी के लंगरगाह स्थलों पर एचडीसी के पोतों के प्रहस्तन के लिए स्टीवडोरिंग प्रशुल्क की कोई टिप्पणियां संदर्भित प्रस्ताव में नहीं दी गई प्रतीत होती हैं। केओपीटी से परीक्षण करने का और उगाही को शासित करने वाली संदर्भित टिप्पणियों का प्रस्ताव करने का अनुरोध किया जाता है।</p>	<p>(ii). लौह अयस्क के सिवाय: 26.95 रु. प्रति एमटी।</p> <p>केडीएस द्वारा किया गया पाद-टिप्पणी, सिवा टिप्पणी (क) के एचडीसी में भी लागू है।</p> <p>टिप्पणी (क) को इस प्रकार पढ़ा जाए स्टीवडोरिंग में पत्तन में ऑन-बोर्ड पोतों में किसी भी प्रकार के कार्गो की उतरायी और लदान तथा नौभरण शामिल है।</p> <p>टिप्पणी (ख) अपरिवर्तित धारित की जाती है।</p> <p>टिप्पणी (ग) अपरिवर्तित धारित की जाती है।</p>
2.	<p>केओपीटी ने लंगरगाह बिंदुओं पर कार्गो प्रचालन के निष्पादन मानकों का प्रस्ताव नहीं किया है। इस संबंध में यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रचालन अप्रेंट प्रशुल्क निर्धारण दिशानिर्देश 2016 के खंड 7.1 के अनुसार स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रचालन पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा 16.06.2016 के पत्र संख्या पीडी-11033/73/2013-पीटी (भाग) जारी बर्थिंग नीति के अनुसार 60% डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के स्थान पर 100% डब्ल्यूपीआई सूचकांकन महापत्तन द्वारा यथा निर्धारित निष्पादन मानकों की प्राप्ति पर दूसरे वर्ष में। तदनुसार, केओपीटी को केओपीटी के लंगरगाह स्थल पर कार्गो प्रहस्तन के निष्पादन मानकों का प्रस्ताव करना है। निष्पादन मानकों के अभाव में, केओपीटी के लिए निष्पादन मानकों की उपलब्धि पर प्रशुल्क का सूचकांकन करना कठिन होगा।</p>	<p>लंगरगाह स्थलों पर पोत की कार्यप्रणाली पोत की रॉलिंग/पिचिंग, तेज हवाओं, ऊंची लहरों, खराब मौसम, बार्जों की अनुपलब्धता ज्वार उठने और नदी के जल में गिराव के कारण रूक जाती है। एक स्टीवडोर का इन कारकों पर कोई नियंत्रण नहीं होता। इसलिए, केओपीटी के लिए लंगरगाह स्थल पर किसी उत्पादकता मानक का प्रस्ताव करना कठिन है। इसलिए इनका प्रस्ताव नहीं किया गया है।</p>
ख.	<p>अवरूद्ध गोदी के भीतर बार्जों पर/से लदान/उतरायी प्रभार</p>	
(i)	<p>केओपीटी एक तट क्रेन प्रति दिन लगाये जाने के कारण बताए।</p>	<p>बार्जों के प्रहस्तन के लिए एक बार में एक ही क्रेन प्रयोग में लाई जा सकती है क्योंकि बार्ज आकार में छोटे होते हैं। इसलिए एक बार्ज के लिए एक क्रेन पर सुविचार किया</p>



		गया है।
(ii)	केओपीटी शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए लगाये जाने के लिए प्रस्तावित एक टन क्रेन के लिए 60,000 रु. प्रति दिन का और एक पे-लोडर < 3 एमटी का 7500/-रु. के किराया प्रभार का दस्तावेज़ी साक्ष्य प्रस्तुत करें।	केओपीटी ने एचडीसी में कार्य कर रहे स्टीवडोर/तट प्रहस्तन एजेंटों से क्रेन और पे-लोडर के किराया प्रभारों की सूचना प्राप्त की है, जो आयातकों/निर्यातकों से प्रति टन आधार पर उपस्कर प्रदान करने के प्रभार प्राप्त करते हैं। इस प्रकार प्राप्त सूचना मौखिक रूप से ली गई है क्योंकि स्टीवडोर/तट प्रहस्तन एजेंट लिखित सूचना देने से बचते हैं। प्रति उत्पादकता मानक को परिवर्तित करने पर तट क्रेन के किराया प्रभार 60000/-रु. प्रति दिन और पे-लोडर के 7500/- रु. का प्रस्ताव किया गया है।
(iii)	केओपीटी शुष्क बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए लगाये जाने वाली टन क्रेन के लिए 36000/- रु. प्रति दिन और 10 -15 एमटी की फार्क लिफ्ट 10,000/-रु. प्रति दिन के किराया प्रभारों के समर्थन में दस्तावेज़ी साक्ष्य प्रस्तुत करें।	केओपीटी ने एचडीसी में कार्य कर रहे स्टीवडोर/तट प्रहस्तन एजेंटों से क्रेन और पे-लोडर के किराया प्रभारों की सूचना प्राप्त की है, जो आयातकों/निर्यातकों से प्रति टन आधार पर उपस्कर प्रदान करने के प्रभार प्राप्त करते हैं। इस प्रकार प्राप्त सूचना मौखिक रूप से ली गई है क्योंकि स्टीवडोर/टन प्रहस्तन एजेंट लिखित सूचना देने से बचते हैं। प्रति टन उत्पादकता मानक को परिवर्तित करने पर तट क्रेन के किराया प्रभार 36000/-रु. प्रति दिन और फार्कसिफ्ट के 10000/- रु. का प्रस्ताव किया गया है।
(iv)	यह पाया गया है कि कार्गो की उतराया/लदान के लिए हैचों में तट क्रेन/उत्खनक उपस्करों की आपूर्ति व सेवा सहित, स्टीवडोरिंग प्रचालनों के लिए विदेशी/तटीय कार्गो के प्रस्तावित प्रभारों का निर्धारण करते समय तटीय और विदेशी कार्गो के प्रतिशत हिस्से के प्रभाव को सुविचार में नहीं लिया है। विदेशी और तटीय कार्गो के हिस्से पर विचार किया जाये और दरों की पुनर्गणना की जाए।	केओपीटी द्वारा प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क की गणना उत्पादकता मानकों के आधार पर सरकारी दिशानिर्देशों के अनुसार की गई है। केओपीटी द्वारा प्रस्तावित उपस्कर लागत को तट प्रहस्तन एजेंटों द्वारा आयातकों/निर्यातकों से वसूल की गई दर से संबद्ध किया गया है, जहां विदेशी और तटीय कार्गो के हिस्से को सुविचार में लिया जाता है। श्रम लागत, प्रचालन संबंधी उपरिव्यय और प्रशासनिक उपरिव्यय आदि जैसे अन्य लागत घटकों को उपस्कर और श्रम लागत पर जैसा भी मामला हो, नियत % के आधार पर परिकलित किया गया है। चूंकि तटीय कार्गो की प्रमात्रा नगण्य होती है इसलिए सरकारी दिशानिर्देशों के अनुसार हैचों में तट क्रेन/उत्खनक उपस्करों की आपूर्ति व सेवा सहित, स्टीवडोरिंग प्रचालनों के लिए विदेशी/तटीय कार्गो के प्रस्तावित प्रभारों का निर्धारण करते समय तटीय और विदेशी कार्गो का प्रतिशत हिस्सा भी नगण्य ही होगा। इसलिए, विदेशी और तटीय कार्गो के हिस्से के अनुसार दरों की पुनर्गणना करना आवश्यक नहीं पाया जाता।
ग.	<u>अवरूद्ध गोदी के भीतर बाजों पर/ से लदान/उतराया के संबंध में तट प्रहस्तन प्रचालन प्रभार</u>	
(i)	केओपीटी द्वारा तब दायर प्रस्ताव के आधार पर एचडीसी पर प्रहस्तित शुष्क बल्क कार्गो/ब्रेक बल्क कार्गो के तट प्रहस्तन प्रचालनों के लिए जनवरी, 2018 में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रभारों को अब एचडीसी द्वारा अवरूद्ध गोदी के भीतर बाजों पर/से	

	<p>लदान/उतरायी के संबंध में तट प्रहस्तन प्रचालन प्रभारों के रूप में इस आधार पर अपना लिया है कि बार्जों के कार्गो प्रचालनों की प्रणाली भी पोतों से उतरायी/लदान के समान ही है। इस संबंध में, केओपीटी यह नोट करे कि एचडीसी पर कार्गो प्रहस्तन के लिए शुष्क बल्क कार्गो/ब्रेक बल्क कार्गो के तट प्रहस्तन प्रचालन के लिये यथा निर्धारित तट प्रहस्तन प्रशुल्क मानकों से संबद्ध हैं। वर्तमान मामले में बार्ज कार्गो के तट प्रचालनों के लिए प्रस्तावित निष्पादन मानक शुष्क बल्क कार्गो/ब्रेक बल्क कार्गो पोतों के तट प्रहस्तन प्रचालनों के लिए सुविचारित निष्पादन मानकों से सर्वथा भिन्न हैं, जैसा नीचे दिया गया है:-</p>	
(क)	<p>बहुत कम उत्पादकता निर्धारण के कारण यानी शुष्क बल्क कार्गो/ब्रेक बल्क कार्गो मर्दों के संबंध में निम्न उत्पादकता मानक स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रभारों के लिए एचडीसी के पहले के प्रस्तावों से जिसे प्राधिकरण ने जनवरी 2018 में निपटाया था, की तुलना में काफी कम हैं, का औचित्य बताएं।</p>	<p>स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रभारों का पहला प्रस्ताव कार्गो पोतों के लिए था जहां कार्गो की उतरायी बहुत सी हैचों से साथ-साथ की जाती है। परिणामस्वरूप उच्च उत्पादकता पर सुविचार किया गया था।</p> <p>जबकि यह प्रस्ताव बार्ज, प्रहस्तन से संबंधित है जहां केवल एक तट क्रेन को लगाया जाता है। इसलिए, सुविचारित उत्पादकता बहुत कम है।</p>
(ख)	<p>पत्तन द्वारा बार्जों के संबंध में कार्गो प्रहस्तन की प्रस्तावित उत्पादकता पर सुविचार करते हुए, पत्तन को उत्पादकता के कम स्तर को प्राप्त करने के लिए उपस्करों की जरूरत का निर्धारण करना होगा अर्थात् प्रति पाली पे-लोडर/ पोर्सलेन/डम्पर आदि और बार्जों के तट प्रहस्तन प्रचालनों को अब नए सिरे से अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव पर विचार करना होगा।</p>	<p>केओपीटी ने अवरूद्ध गोदी के भीतर बार्जों पर/ से शुष्क बल्क कार्गो/ब्रेक बल्क कार्गो का लदान/उतरायी के लिए तट प्रहस्तन प्रचालन का प्रस्ताव प्राधिकरण द्वारा पोतों से कार्गो लदान/उतरायी के लिए मात्रा और उत्पादकता पर ध्यान दिये बिना पहले से अनुमोदित तट प्रहस्तन प्रचालनों के समान है। उसी का प्रस्ताव इसलिए किया गया है क्योंकि दोनों ही मामलों में निहित प्रचालनों में लगाये गये उपस्कर, मानवशक्ति और प्रचालन क्षेत्र समान है। तथापि, बार्जों में प्रहस्तित कार्गो की मात्रा पोतों की अपेक्षा काफी कम है। पत्तन ने यह भी बताया है कि बार्ज कार्गो तट प्रहस्तन प्रचालन में निहित उपस्करों की संख्या पोत कार्गो तट प्रहस्तन प्रचालन में निहित उपस्करों से काफी कम होती है। प्रति टन प्रहस्तन लागत भी कम होती है और इसलिए पोत प्रचालन की प्रति टन लागत काफी ऊंची होती है जो पोतों के तट प्रहस्तन प्रचालनों के लिये अनुमोदित प्रभारों के समान बनाती है। अतः बार्ज कार्गो के तट प्रहस्तन प्रचालन के लिए प्रस्तावित प्रभारों पर फिर से विचार करना आवश्यक नहीं पाया जाता। बाद में एचसीडी ने 23 मई, 2019 के अपने पत्र में कोयला कार्गो की निदर्शन गणना भेजी और यह औचित्य दिया कि बार्जों के लिए प्रति टन तट प्रहस्तन लागत पोतों से प्राप्त कार्गो के प्रभारों के समान ही है।</p>
(ग)	<p>केओपीटी के एचडीसी पर स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रचालनों के अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए इस प्राधिकरण द्वारा 19 जनवरी, 2018 को पारित प्रशुल्क आदेश में तट प्रहस्तन प्रभारों के नीचे एमएचसी/पोत</p>	<p>तट प्रहस्तन प्रचालन के संबंध में प्रस्ताव के भाग ग के अनुलग्नक-IV में उल्लिखित मुख्य टिप्पणी में यह स्पष्ट रूप से बताया गया है कि प्रस्तावित प्रभार अवरूद्ध गोदी के भीतर बार्जों पर/ से कार्गो लदान/उतरायी के लिए हैं</p>

	क्रेन द्वारा निर्यात कार्गो के संबंध में तट प्रहस्तन प्रचालन प्रभारों के लागू होने से संबंधित टिप्पणी के लिए अनुमोदित प्रभारों के समान बनाती है। संदर्भाधीन मामले में भी निर्धारित की गई पाई गई हैं। केओपीटी प्रस्तावित दरों की उगाही को शासित करने वाली संबंधित टिप्पणियों का प्रस्ताव करे।	जो स्वयं यह बताती है कि प्रस्तावित दर आयात/ निर्यात कार्गो के लिए हैं। इसलिए, निर्यात कार्गो के तट प्रहस्तन के लिए अलग से किसी टिप्पणी का प्रस्ताव नहीं किया गया है।
(घ)	जब प्रत्येक तटीय कार्गो पर 40% की अलग से रियायती दर का प्रस्ताव पहले ही किया गया है तो केओपीटी इस प्रभाव की टिप्पणी संख्या (v) कि उपरोक्त प्रभारों का 60% ताप कोयला, लौह अयस्क, तथा लौह अयस्क गुट्टिकाओं को छोड़कर तटीय कार्गो पर लागू होगा, के कारण स्पष्ट करे।	इस बिंदु को गलती से शामिल कर लिया गया है, इसे विलुप्त किये जाने की जरूरत है।
घ	बार्जों द्वारा कार्गो प्रहस्तन के संबंध में प्राप्ति और सुपुर्दगी मानक	
	केओपीटी ने इस प्रभाव की एक टिप्पणी प्रस्तावित की है कि बार्जों पर/से कार्गो के लदान/उतरायी के सुपुर्दगी/ प्राप्ति प्रचालन की निश्चयात्मकता वही होगी जो 26 फरवरी, 2018 के प्राधिकरण के अधिसूचित आदेश संख्या टीएएमपी/79/2016-केओपीटी के एस 4.1 और एस 4.9 में दी गई है। अप्रेंट प्रशुल्क आदेश के संदर्भ में उक्त टिप्पणी का प्रस्ताव करने का कारण यह ध्यान में रखते हुए स्पष्ट करें कि उक्त उपबंध ऊपर संदर्भित आदेश में पहले ही किये गए हैं।	केओपीटी ने प्रस्ताव किया है कि बार्जों पर/से कार्गो के लदान/उतरायी के सुपुर्दगी/ प्राप्ति प्रचालन की निश्चयात्मकता वही होगी जो 26 फरवरी, 2018 के प्राधिकरण के अधिसूचित आदेश संख्या टीएएमपी/79/2016-केओपीटी के एस 4.1 और एस 4.9 में दी गई है। बार्जों में कार्गो प्रहस्तन के प्राप्ति/सुपुर्दगी प्रचालनों के लिए भी अपनाया जा सके क्योंकि मानवशक्ति और उपकरणों के प्रचालनों की एक श्रृंखला तथा दोनों ही मामलों में प्रचालन क्षेत्र समान ही होते हैं।

6. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्रवाई इस प्राधिकरण के कार्यालयी रिकॉर्ड में उपलब्ध है। संबंधित पक्षों द्वारा दिए गए मतों का सार उनको पृथक् रूप से प्रेषित किया जाएगा। ये विवरण हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर उपलब्ध कराए जाएंगे।

7. मामले के संसाधन के दौरान एकत्र की गई सूचना की समग्रता के आधार पर निम्नलिखित सूचना उभर कर सामने आती है:

- (i). केओपीटी द्वारा दायर प्रस्ताव के आधार पर इस प्राधिकरण ने 26 फरवरी, 2018 के अपने आदेश संख्या टीएएमपी/78/2016-केओपीटी के द्वारा हल्दिया गोदी परिसर में स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रचालनों के अप्रेंट प्रशुल्क का निर्धारण किया था। यह आदेश भारत के राजपत्र में 26 फरवरी, 2018 के राजपत्र संख्या 76 में अधिसूचित हुआ था। उक्त आदेश के द्वारा केओपीटी को यह सलाह दी गई थी कि वह उक्त आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से 3 महीने के भीतर एचडीसी पर लंगरगाह उतरायी और बार्ज प्रहस्तन के लिए स्टीवडोरिंग प्रचालनों के अप्रेंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रस्ताव दायर करें।
- (ii). तदनुसार, केओपीटी जनवरी, 2019 में हल्दिया गोदी परिसर (एचडीसी) में लंगरगाह उतरायी और बार्ज प्रहस्तन के लिए स्टीवडोरिंग प्रचालनों के लिए अप्रेंट प्रशुल्क नियतन के प्रस्ताव के साथ आया है। केओपीटी के प्रस्ताव को अपने न्यासी मंडल का अनुमोदन प्राप्त है।
- (iii). केओपीटी ने संदर्भाधीन प्रस्ताव में एचडीसी में लंगरगाह में कार्गो के स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन और बार्जों द्वारा लाये गए कार्गो के लिए निम्नलिखित प्रभारों के अनुमोदन का प्रस्ताव किया है।

- (क). लंगरगाह/लाइट्रेज/टॉप-अप बिंदुओं पर उपस्कर और मानवशक्ति लगाये जाने सहित पोतों पर/से लदान/उतरायी प्रचालन प्रभार।
- (ख). केओपीटी की अवरूद्ध एचडीसी डॉक के भीतर बार्ज पर/से लदान/उतरायी प्रचालनों के प्रभार।
- (ग). अवरूद्ध गोदी के भीतर बार्जों पर/से कार्गो लदान/उतरायी के संबंध में तट प्रहस्तन प्रचालन प्रभार।
- (घ). बार्जों पर/से कार्गो के लदान/उतरायी के सुपुर्दगी/ प्राप्ति प्रचालन की निश्चयात्मकता।
- (iv). केओपीटी द्वारा 8 जनवरी के प्रस्ताव में किये गये निवेदन और संदर्भाधीन मामले की संक्रिया के दौरान केओपीटी द्वारा प्रस्तुत सूचना/स्पष्टीकरण पर इस विश्लेषण में सुविचार किया जाता है।
- (v). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देश, 2016 में लंगरगाह उतरायी और बार्ज प्रहस्तन के मानक नहीं दिये गए हैं। ऐसे मानकों के अभाव में केओपीटी ने एचडीसी पर लंगरगाह उतरायी और बार्ज प्रचालकों की प्रत्येक मद का प्रशुल्क निकालने के लिए विभिन्न प्रणालियों की प्रत्येक मद को अपनाया है। एचडीसी पर लंगरगाह उतरायी और बार्ज प्रचालनों की प्रत्येक प्रशुल्क मद का विश्लेषण के पैराओं में दिया गया है:
- (क). लंगरगाह/लाइट्रेज/टॉप-अप बिंदुओं पर उपस्कर और मानवशक्ति लगाये जाने सहित पोतों पर/से लदान/उतरायी प्रचालन प्रभार।**
- (i). केडीएस और एचडीसी के लंगरगाह स्थान समान हैं। इसलिए, पत्तन ने इस प्राधिकरण द्वारा 19 जनवरी 2018 के आदेश संख्या टीएमपी/80/2016-केओपीटी द्वारा अनुमोदित लंगरगाह में ऑन-बोर्ड पोत स्टीवडोरिंग के अपफ्रंट प्रशुल्कों को लंगरगाह/लाइट्रेज/टॉप-अप बिंदुओं पर उपस्कर और मानवशक्ति लगाये जाने सहित पोतों पर/से लदान/उतरायी प्रचालन प्रभार को एचडीसी को आने वाले कार्गो पर लागू करने का प्रस्ताव किया है।
- यह भी बताया गया है कि केडीएस और एचडीसी के लंगरगाह स्थल समान है और वे केडीएस के अधिकार क्षेत्र में आते हैं और वे केडीएस के अधिकार क्षेत्र में आते हैं तथा केओपीटी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण पर भरोसा करते हुए कि केडीएस और एचडीसी द्वारा प्रहस्तित पोतों का लागत तत्व भी समान ही है, यह प्राधिकरण लंगरगाह/लाइट्रेज/टॉप-अप स्थलों पर उपस्कर और मानवशक्ति लगाये जाने सहित पोतों पर/से लदान/उतरायी प्रचालन प्रभार केडीएस के लिए अनुमोदित लंगरगाहों में ऑन-बोर्ड पोत स्टीवडोरिंग के अपफ्रंट प्रशुल्क अनुमोदित करने को प्रवृत्त है।
- (ii). केओपीटी ने लंगरगाह/लाइट्रेज/टॉप-अप स्थलों पर उपस्कर और मानवशक्ति लगाये जाने सहित पोतों पर/से लदान/उतरायी प्रचालन प्रभार कि उगाही के लिए टिप्पणियां प्रस्तावित नहीं की है जैसी कि इस प्राधिकरण द्वारा केओपीटी के केडीएस में लंगरगाह पर ऑन-बोर्ड पोत स्टीवडोरिंग के अपफ्रंट प्रशुल्क के लिए निर्धारित की गई हैं। उल्लेख किये जाने पर पत्तन ने संबंधित टिप्पणियों को अंतर्विष्ट करने और उन्हें लंगरगाह/लाइट्रेज/टॉप-अप स्थलों पर भी लागू करने का अनुरोध किया। एचडीसी का अनुरोध स्वीकार करते हुए लंगरगाह/लाइट्रेज/टॉप-अप बिंदुओं पर उपस्कर और मानवशक्ति लगाये जाने सहित पोतों पर/से लदान/उतरायी प्रचालन प्रभार को शासी करने से संबंधित टिप्पणियों को, केओपीटी द्वारा यथाप्रस्तावित, अंतर्विष्ट किया जाता है।
- (iii). केओपीटी ने लंगरगाह बिंदुओं पर कार्गो प्रचालन के निष्पादन मानकों का प्रस्ताव नहीं किया है। इस संबंध में यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रचालन अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण दिशानिर्देश 2016 के खंड 7.1 के अनुसार स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रचालक पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा 16.06.2016 के पत्र संख्या पीडी-11033/73/2013-पीटी (भाग) जारी बर्थिंग नीति के अनुसार 60% डब्ल्यूपीआई सूचकांकन के स्थान पर 100% डब्ल्यूपीआई सूचकांकन महापत्तन द्वारा यथा निर्धारित निष्पादन मानकों की प्राप्ति पर दूसरे वर्ष में। इस संबंध में केओपीटी ने बताया

है कि उसने पोत की कार्यप्रणाली द्वारा सामना की जाने वाली कठिनाइयों के देखते हुए जैसे पोत की रॉलिंग/पिचिंग, तेज हवाओं, ऊंची लहरों, खराब मौसम, बाजों की अनुपलब्धता ज्वार उठने और नदी के जल में गिराव के कारण रूक जाती है। लंगरगाह स्थलों पर निष्पादन मानकों का प्रस्ताव नहीं किया है। केओपीटी द्वारा दिये गए औचित्य पर विश्वास किया जाता है। चूंकि केओपीटी ने लंगरगाह स्थल पर ऑन-बोर्ड पोत स्टीवडोरिंग के संबंध में प्राप्त किये जाने वाले निष्पादन माकनों का निर्धारण नहीं किया है, इस संबंध में अनुमोदित प्रभार प्रचाक के लिए स्वतः ही डब्ल्यूपीआई सूचकांकन 60% पर किए जायेंगे न कि निष्पादन संबद्ध 100% डब्ल्यूपीआई सूचकांकन से।

**(ख). केओपीटी की अवरूद्ध एचडीसी डॉक के भीतर बार्ज पर/से लदान/उतरायी प्रचालन प्रभार**

- (i). केओपीटी ने केओपीटी की अवरूद्ध एचडीसी डॉक के भीतर बार्ज पर/से लदान/उतरायी प्रचालन प्रभार स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 3.5.2 में दी गई अनुबद्धता के अनुसार निकाले हैं। खंड 3.5.2 के अनुसार, स्टीवडोरिंग प्रचालनों के लिए प्रचालन लागतों को निम्नलिखित मुख्य शीर्षों में समूहबद्ध किया गया है अर्थात् उपस्कर किराया लागत, श्रम लागत, प्रचालन उपरिव्यय और प्रशासनिक उपरिव्यय और उन पर निर्धारित लाभ।
- (ii). केओपीटी ने बाजों पर/से गोदी से/को लदान/उतरायी प्रचालनों के लिए स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों में निर्धारित 3 तट क्रेन और 3 डॉज़रों के प्रति एक तट क्रेन और एक पेलोडर की तैनाती पर विचार किया है। केओपीटी ने स्पष्ट किया है कि बाजों के प्रहस्तन के लिए एक बार में एक क्रेन/एक डॉज़र को ही परिचालित किया जा सकता है।
- (iii). केओपीटी द्वारा किये गए निवेदन को देखते हुए और चूंकि तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों का खंड 1.8 इस प्राधिकरण को पत्तन विशिष्ट स्थितियों यानी बार्ज पोत से छोटा होता है, जो दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों को प्रभावित करती है, को ध्यान में रखते हुए पत्तन द्वारा प्रस्तुत औचित्यों के आधार पर प्राधिकरण मानकों में जरूरी समायोजना स्वीकार कर सकता है यह प्राधिकरण शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो श्रेणी के अंतर्गत पत्तन द्वार प्रस्तावित उपस्कर प्रोफाइल को सुविचार करने को प्रवृत्त है।
- (iv). स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के अनुसार, उपस्करों की तैनाती के किराया प्रभार का आकलन संबंधित पत्तन की अवस्थापनाओं में प्रचलित उपस्कर किराया लागत या बाजार आधार पर आकलित की जायेगी। केओपीटी ने उपस्कर किराया प्रभारों के समर्थन में दस्तावेजों साक्ष्य प्रस्तुत करने में अपनी असमर्थता व्यक्त की है। यह सूचित किया है कि उन्होंने उपस्कर किराया प्रभार अन्य स्रोतों से अनौपचारिक रूप से एकत्र की है। इसलिए केओपीटी द्वारा किये गए निवेदन को देखते हुए केओपीटी द्वारा यथाप्रस्तावित उपस्कर किराया प्रभार पर विश्वास किया जाता है।
- (v). दिशानिर्देशों के खंड 3.5.7 के अनुसार, श्रमिकों की तैनाती राष्ट्रीय अधिकरण पंचाट (एनटीए) द्वारा निर्धारित मानकों के अनुसार होनी चाहिए जैसा दिशानिर्देशों के अनुलग्नक -VIII में दिया गया है और यूनिट दर मानकों में निर्धारित श्रमिकों की संख्या के अनुसार श्रम की वास्तविक प्रचलित लागत होगी। दिशानिर्देश यह भी बताते हैं कि निर्धारित मानक और किसी पत्तन विशिष्ट के लिए कोई अन्य मानकों का पालन श्रम लागत परिकलन के लिए किया जाना चाहिए। चूंकि स्टीवडोरिंग प्रचालन के लिए श्रम की आपूर्ति में स्टीवडोर शामिल नहीं होते, केओपीटी ने स्टीवडोरों द्वारा प्रयोक्ताओं से ली जाने वाली दर में इस घटक को शामिल न करके ठीक ही किया है। इस प्रकार दिशानिर्देशों के खंड 3.5.7 के अनुसार श्रम लागत केओपीटी द्वारा सुविचार में नहीं ली गयी है।

- (vi). केओपीटी ने शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए उपस्कर किराया प्रभार का क्रमशः **5%** और **10%** श्रम लागत घटक के लिए सुविचार में लिया है। इस संबंध में यहां यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि केओपीटी के हल्दिया गोदी परिसर (एचडीसी) में स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रचालनों के अप्रेंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए केओपीटी द्वारा दायर प्रस्ताव के आधार पर, इस प्राधिकरण ने एचडीसी में शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो की उतरायी के लिए ऑन-बोर्ड पोत हैचों में उपस्करों की आपूर्ति और सेवा प्रभारों के लिए अप्रेंट प्रशुल्क प्रभारों का अनुमोदन शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के उपस्कर किराया प्रभार के क्रमशः **5%** और **10%** पर स्लिंगिंग/अनस्लिंगिंग के लिए किया है जो उपस्कर तैनाती के अनुषंगी हैं। चूंकि केओपीटी के एचडीसी की अवरूद्ध गोदी के भीतर बाजों पर/से लदान/उतरायी प्रचालन एचडीसी पर शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो की उतरायी के लिए ऑन-बोर्डपोत हैचों में उपस्कर की आपूर्ति और सेवा के समान है इसलिए शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए केओपीटी द्वारा यथासुविचारित पर उपस्कर किराया प्रभारों का क्रमशः **5%** और **10%** श्रम लागत घटक पर विश्लेषण में सुविचार में लिया जाता है।
- (vii). केओपीटी ने प्रशासनिक उपरिव्यय, उपस्कर किराया लागत के **20%** पर आकलित किये हैं जो स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 3.5.8 और 3.5.9 में युक्त अनुबद्धताओं के अनुरूप है।
- (viii). जैसा, स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 5 अनुबद्ध करता है कि कुल परिचालन लागत पर 20% की गुंजाइश को केओपीटी द्वारा कार्गो उतरायी के लिए ऑन-बोर्ड जहाज के हैचों में उपस्कर आपूर्ति व सेवा प्रभार निकालने के लिए सुविचार में लिया गया है।
- (ix). केओपीटी ने प्रचालन एचडीसी पर शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो की उतरायी के लिए ऑन-बोर्ड पोत हैचों में उपस्कर की आपूर्ति और सेवा के लिए विदेशी और तटीय कार्गो के प्रस्तावित प्रभारों का निर्धारण करते समय विदेशी और तटीय कार्गो के प्रतिशत प्रभाव का इस आधार पर संज्ञान नहीं लिया है कि एचडीसी के संबंध में लाइट्रेज पर प्रहस्तित तटीय कार्गो नगण्य है। इस संबंध में केओपीटी द्वारा किये गये निवेदन पर विश्वास किया जाता है।
- (x). शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो की उतरायी के लिए ऑन-बोर्ड शिप हैचों में उपस्कर की आपूर्ति और सेवा प्रभारों के लिए अप्रेंट प्रशुल्क निर्धारण का लागत विवरण, केओपीटी द्वारा यथा प्रस्तुत और ऊपर चर्चित किये गए विभिन्न प्रतिमानों के आधार पर **अनुलग्नक** पर संलग्न है।
- (ग). केओपीटी के एचडीसी में अवरूद्ध गोदी के भीतर बाजों पर/से कार्गो लदान/उतरायी के संबंध में तट प्रहस्तन प्रचालन प्रभार।**
- (i). केओपीटी ने प्रस्ताव किया है कि शुष्क बल्क कार्गो प्रचालन की दो विशिष्ट विधियों अर्थात् पोत क्रेन द्वारा उतरायी और जेटी से सीधे परेषिती के परिसर में सुपुर्दगी तथा पोत क्रेन द्वारा उतरायी और पत्तन परिसर के भीतर अंतरिम और भंडार क्षेत्र में भंडारण के लिए तट प्रहस्तन प्रचालन के अप्रेंट प्रशुल्क इस प्राधिकरण के 19 जनवरी, 2018 के आदेश संख्या टीएएमपी/79/2016-केओपीटी द्वारा यथा अनुमोदित को प्रचालन की उक्त दो विधियों के लिए केओपीटी के एचडीसी में अवरूद्ध गोदी के भीतर बाजों पर/से कार्गो लदान/उतरायी के संबंध में तट प्रहस्तन प्रचालन प्रभार लागू कर दिये जायें। केओपीटी ने निवेदन किया है कि शुष्क बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के प्रचालन की दोनों विधियां एचडीसी पर बाजों के तट प्रहस्तन के समान ही हैं।

- (ii). यद्यपि केओपीटी ने समान प्रचालन बताते हुए पोत कार्गो के तट प्रहस्तन प्रचालन से संबंधित प्रशुल्क को बार्ज कार्गो प्रहस्तन प्रचालनों के लिए अपनाया है परंतु पत्तन ने इस प्राधिकरण द्वारा पोत कार्गो के लिए अनुमोदित तट प्रहस्तन प्रचालनों के उत्पादकता मानकों से बार्ज कार्गो प्रहस्तन प्रचालनों के उत्पादकता मानक काफी कम रखा है। एक विशिष्ट प्रश्न के उत्तर में पत्तन ने बताया कि दोनों ही मामलों में निहित प्रचालनों में उपस्कर मानवशक्ति और प्रचालन क्षेत्र समान है। बार्जों में प्रहस्तित कार्गो की मात्रा पोतों की अपेक्षा काफी कम है इसलिये प्रहस्तन लागत काफी होती है। पत्तन ने यह भी बताया है कि बार्ज कार्गो के तट प्रहस्तन प्रचालन में निहित उपस्करों की संख्या पोत कार्गो के तट प्रहस्तन प्रचालन में निहित उपस्करों से काफी कम होती है। प्रति टन प्रहस्तन लागत पोतों के तट प्रहस्तन प्रचालनों के लिये अनुमोदित प्रभारों के समान होगी। तदनुसार, इसने पोत कार्गो के तट प्रहस्तन प्रचालनों से संबंधित प्रशुल्क को बार्ज कार्गो तट प्रहस्तन प्रचालनों के लिए अपनाने का प्रस्ताव किया है। केओपीटी ने कोयला कार्गो की उदाहरणार्थ गणना भेजी है और यह औचित्य दिया कि बार्जों के लिए प्रति टन तट प्रहस्तन लागत पोतों से प्राप्त कार्गो के प्रभारों के समान ही है।
- (iii). दिया गया है कि पोत कार्गो और बार्ज कार्गो के तट प्रहस्तन प्रचालन समान होते हैं, जैसा केओपीटी ने सूचित किया है। केओपीटी द्वारा किये गए निवेदन पर विश्वास करते हुए और इस बात को ध्यान में रखते हुए कि न्यासी मंडल ने प्रस्ताव का अनुमोदन किया है, यह प्राधिकरण अवरूद्ध गोदी के भीतर बार्जों पर/से लदान/उतरायी के तट प्रहस्तन प्रचालनों की दो विधियों के लिए अर्थात् पोत क्रेन द्वारा उतरायी और जेटी से सीधे परेपिटी के परिसर में सुपुर्दगी तथा पोत क्रेन द्वारा उतरायी और पत्तन परिसर के भीतर अंतरित तथा भंडार क्षेत्र में भंडारण के लिए अंतरित संबंधित पत्तन कार्गो के तट प्रहस्तन प्रचालनों के एचडीसी के अनुमोदित प्रभारों का अनुमोदन करने को प्रवृत्त है।
- (iv). यह देखा जाता है कि केओपीटी ने इस प्राधिकरण द्वारा 19 जनवरी 2018 के अपने आदेश में एचडीसी के स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रचालनों के अपफ्रंट प्रशुल्क आदेश के अनुसार तट प्रहस्तन प्रचालनों के प्रभार की उगाही को शासित करने वाली संबंधित टिप्पणियों को केओपीटी की एचडीसी में अवरूद्ध गोदी के भीतर बार्जों पर/से लदान/उतरायी कार्गो के तट प्रहस्तन प्रचालन के लिए अपना कर ठीक ही किया है। अतः एचडीसी पर बार्ज कार्गो प्रहस्तन के तट प्रहस्तन प्रभारों के लिए निर्धारित टिप्पणियां अनुमोदित हैं।

**(घ). बार्जों पर/से कार्गो के लदान/उतरायी के सुपुर्दगी तथा प्राप्ति के लिए प्रभार, निश्चयात्मकता और प्रतिमान**

एचडीसी में पोतों पर/से कार्गो लदान/उतरायी के यथा लागू प्रभार और निश्चयात्मकता इस प्राधिकरण द्वारा 19 जनवरी 2018 के अपने आदेश में एचडीसी में स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रचालनों के लिए अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क आदेश के अनुसार है और एचडीसी में पोत पर/से कार्गो लदान/उतरायी पर भी लागू किये जा रहे हैं तथा समान प्रचालन होने के आधार पर व इन कार्यकलापों को स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन नीति की परिधि में लाया जाना उपयुक्त पाया जाता है। यह प्राधिकरण बार्जों पर/से कार्गो के लदान/उतरायी के सुपुर्दगी तथा प्राप्ति के लिए प्रभार, निश्चयात्मकता और प्रतिमान केओपीटी द्वारा यथाप्रस्तावित अंतर्विष्ट करने और अनुमोदित करने को प्रवृत्त है।

**(ङ). अवरूद्ध गोदी के भीतर बार्जों पर/से कार्गो लदान/उतरायी के निष्पादन मानक**

पत्तन ने इस प्राधिकरण द्वारा पोत कार्गो के लिए अनुमोदित तट प्रहस्तन प्रचालनों के उत्पादकता मानकों की तुलना में बार्ज कार्गो प्रहस्तन प्रचालनों के कम उत्पादकता मानक को अपनाया है। जहां तक पोतों की उत्पादकता का संबंध है कार्गो की उतरायी क्रेनों द्वारा बहुत से हैंचों में से एक साथ की जाती है। इसके परिणामस्वरूप एक क्रेन द्वारा बार्जों से कार्गो की उतरायी की तुलना में उच्च

उत्पादकता होती होगी। इस स्थिति को ध्यान में रखते हुए और इस बात पर भी सुविचार करते हुए कि न्यासी मंडल ने प्रस्ताव का अनुमोदन किया है, यह प्राधिकरण अवरूद्ध गोदी के भीतर बार्जों पर/से लदान/उतरायी के निष्पादन मानकों को अनुमोदित करने को प्रवृत्त है।

8.1. परिणाम में और ऊपर दिये गए कारणों से तथा सामूहिक विचार विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण निष्पादन मानकों के साथ (i) लंगरगाह/लाइट्रेज/टॉप-अप बिंदुओं पर उपस्कर और मानवशक्ति लगाये जाने सहित पोतों पर/से लदान/उतरायी प्रचालन, (ii) केओपीडी की अवरूद्ध एचडीसी डॉक के भीतर बार्ज पर/से लदान/उतरायी प्रचालन, (iii) अवरूद्ध गोदी के भीतर बार्जों पर/से कार्गो लदान/उतरायी के संबंध में तट प्रहस्तन प्रचालन, (iv) बार्जों पर/से कार्गो के लदान/उतरायी के सुपुर्दगी/प्राप्ति प्रचालन की निश्चयात्मकता प्रभारों को निर्धारित करते हुए अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची को एक नए भाग- केओपीडी के एचडीसी में स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन सेवाओं के प्रभारों का निर्धारण करते हुए उसे अपफ्रंट प्रशुल्क के वर्तमान दरमानों के भाग-III कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीडी) के हल्दिया गोदी परिसर (एचडीसी) में लंगरगाह/लाइट्रेज/टॉप-अप स्थलों पर स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रचालन और बार्ज प्रहस्तन अपफ्रंट प्रशुल्क के रूप में अंतर्विष्ट करने का अनुमोदन करता है।

### भाग - III

**कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीडी) के हल्दिया गोदी परिसर (एचडीसी) में लंगरगाह/लाइट्रेज/टॉप-अप स्थलों पर स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रचालन और बार्ज प्रहस्तन**

**एस.1 लंगरगाह/लाइट्रेज/टॉप-अप स्थलों पर उपस्कर और मानवशक्ति लगाये जाने सहित पोतों पर/से लदान/उतरायी प्रचालन प्रभार:**

(i). शुष्क बल्क कार्गो

क्र.सं.	कार्गो वर्ग	दर प्रति टन (रु. में)	
		विदेशी	तटीय
1क	ताप कोयला	26.90	26.90
1ख	ताप कोयला के अतिरिक्त कोयला	27.67	16.60
2	खाद्यान्न	27.82	16.69
3	शक्कर	28.84	17.30
4	अन्य बल्क कार्गो	27.88	16.73

(ii). ब्रेक बल्क कार्गो

क्र.सं.	कार्गो वर्ग	दर प्रति टन (रु. में)	
		विदेशी	विदेशी
1	बैग कार्गो	53.44	32.06
2	लॉग	36.81	22.09
3	कंटेनर (भरे/खाली) दर प्रति टीईयू	406.81	244.09

**टिप्पणी:** (क) लंगरगाह पर स्टीवडोरिंग में पोत के ऑन-बोर्ड किसी भी रूप कार्गो का लदान और उतरायी तथा नौभरण शामिल है।

(ख) 20 फुट से बड़े कंटेनरों पर दरें टीईयू दर से 1.5 गुणा उगाही जायेंगी।

(ग) स्टीवडोरिंग कार्यकलाप में पोत से कार्गो को बार्ज में उतारना शामिल है।



**एस.2.** केओपीटी की अवरूद्ध एचडीसी डॉक के भीतर बार्ज पर/से लदान/उतरायी प्रचालनों के प्रभार:-

तट क्रेन/एक्सकावेटर का प्रयोग करते हुए लदान/उतरायी के लिए हैचों में उपस्करों की आपूर्ति और सेवा सहित स्टीवडोरिंग प्रचालन प्रभार			
क्र.सं.	वस्तु	विदेशी	तटीय
		दर प्रति टन (रु.) में	
1	लौह अयस्क तथा लौह गुट्टिकाएं	35.28	35.28
2	ताप कोयला	56.70	56.70
3	सभी प्रकार का कोयला (ताप कायेले के अतिरिक्त)	56.70	34.02
4	चूना पत्थर	49.61	29.76
5	मेंगनीज़ अयस्क	51.55	30.92
6	मैट कोक	79.38	47.62
7	एमओपी रॉक फास्फेट और सल्फर	79.38	47.62
8	सीमेंट क्लिंकर	59.54	35.72
9	जिपसम	49.61	29.76
10	शक्कर और अन्य सभी बल्क कार्गो	61.06	36.63
11	बैग कार्गो (उर्वरक, खाद्यान्न, शक्कर, सीमेंट आदि युक्त जिनका यूनिट भार 50 कि.ग्रा. तक हो)	110.88	66.52
12	लौह और इस्पात उत्पाद, परियोजना कार्गो, मशीनरी और स्पेयर पार्ट्स (हैच के भीतर उपस्कर समर्थन के साथ)	114.99	68.99
13	लौह और इस्पात उत्पाद, परियोजना कार्गो, मशीनरी और स्पेयर पार्ट्स (हैच के भीतर उपस्कर समर्थन के बिना)	73.92	44.35

**एस.3** अवरूद्ध गोदी के भीतर बार्जों पर/ से कार्गो लदान/उतरायी के संबंध में तट प्रहस्तन प्रचालन प्रभार

(i). शुष्क बल्क कार्गो के तट प्रहस्तन प्रचालन प्रभार:-

क्र.सं.	वस्तु	तट क्रेन/एक्सकावेटर द्वारा उतारा गया तथा जेटी से सीधे परेषिती के परिसर में सुपुर्दगी		तट क्रेन/एक्सकावेटर द्वारा उतारा गया और पत्तन परिसर के भीतर भंडार क्षेत्र में अंतरण और भंडार में रखना	
(1)	(2)	(3)		(4)	
		विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
		दर प्रति टन (रु. में)		दर प्रति टन (रु. में)	
1	सभी प्रकार का कोयला (ताप कायेले के अतिरिक्त)	37.82	22.69	112.66	67.60
2	ताप कोयला	37.82	37.82	112.66	112.66

3	मैट कोक	40.25	24.15	109.82	65.89
4	चूना पत्थर	37.37	20.62	110.97	66.58
5	मैंगनीज अयस्क	32.03	19.22	95.42	57.25
6	मैट कोक	34.19	34.19	110.40	110.40
7	एमओपी रॉक फास्फेट और सल्फर	39.24	23.54	107.07	64.24
8	सीमेंट क्लिंकर	32.25	19.35	93.38	56.03
9	जिपसम	32.25	19.35	104.13	62.48
10	शक्कर और अन्य सभी बल्क कार्गो	39.24	23.54	107.07	64.24

(ii). ब्रेक बल्क कार्गो के तट प्रहस्तन प्रचालन प्रभार:

क्र.सं.	वस्तु	विदेशी	तटीय
		दर प्रति टन (रु. में)	
(क)	कार्गो की घाट पर उतरायी और पत्तन परिसर के भीतर भंडारण यार्ड को अंतरण अथवा इसके विपरीत		
1.	सीआर शीट, एचआर प्लेट, स्टील शीट, स्टील स्लैब	127.54	76.52
2.	स्टील कॉयल, एचआर कॉयल, डब्ल्यू आर कॉयल	68.44	41.07
3.	स्टील बिल्लेट, स्टील बलूम, स्टील रेल, पाइप और ट्यूब	76.85	46.11
4.	सारा बैग कार्गो जिनमें उर्वरक, खाद्यान्न, शक्कर, सीमेंट और अन्य वस्तुएं हों और उसका यूनिट भार 50 कि.ग्रा तक हो।	172.15	103.29
5.	परियोजना कार्गो/मशीनरी, स्पेयर्स	177.45	106.47

**टिप्पणियां:**

(i)	जेटी से सीधे परिषिती के परिसर में कार्गो के स्थानांतरण/डिलीवरी के लिए, उपर्युक्त दर में प्रहस्तन एजेंट द्वारा (डिलीवरी के लिए) परिवहन की आपूर्ति शामिल नहीं है। इसकी व्यवस्था कार्गो के संबद्ध आयातक/निर्यातक/प्राप्तकर्ता द्वारा अपनी स्वयं की लागत पर की जाएगी।
(ii)	बैग कार्गो (50 कि.ग्रा. तक भार का एक बैग) के मामले में, तट प्रहस्तन प्रभार में जेटी और भंडारण यार्ड के बीच कार्गो के परिवहन के लिए प्रहस्तनकर्ता एजेंट द्वारा ट्रकों की आपूर्ति, ऐसे परिचालन में ट्रक पर और से लदाई और उतराई सहित शामिल है।
(iii)	कॉलम (4) में उल्लिखित दर में भंडारण यार्ड में शुष्क बल्क कार्गो की हीपिंग/हाई हीपिंग प्रभार शामिल हैं।
(iv)	ब्रेक बल्क कार्गो के मामले में, टन प्रहस्तन प्रभारों में कार्गो को जेटी और भंडारण क्षेत्र के बीच ढुलाई के लिए वहां ट्रालरों पर लदान/उतरायी सहित, प्रहस्तन एजेंटों द्वारा ट्रालरों की आपूर्ति शामिल है।

**एस.4** बाजों पर/से कार्गो के लदान/उतरायी के सुपुर्दगी/ प्राप्ति प्रचालन की निश्चयात्मकता वही होगी जो एस.4.1 से एस.4.9 में दी गई है।

**एस.5** अवरूद्ध डॉक के भीतर बाजों पर/से कार्गो के लदान/उतरायी के निष्पादन मानक इस प्रकार है:

**बार्जों के संबंध में कार्गो प्रहस्तन प्रचालन की दरों की उगाही के प्रयोजन से, निम्नलिखित उत्पादकता स्तरों को प्राप्त करना लागू होगा:**

क्र.सं.	वस्तु	उत्पादकता मानक प्रति पोत दिवस टन में
1	लौह अयस्क तथा लौह गुट्टिकाएं	3000
2	ताप कोयला	2100
3	सभी प्रकार का कोयला (ताप कायेले के अतिरिक्त)	2100
4	चूना पत्थर	2400
5	मेंगनीज़ अयस्क	2310
6	मैट कोक	2310
7	एमओपी रॉक फास्फेट और सल्फर	1500
8	सीमेंट क्लिंकर	2000
9	जिपसम	2400
10	शक्कर और अन्य सभी बल्क कार्गो	1950
11	बैग कार्गो (उर्वरक, खाद्यान्न, शक्कर, सीमेंट आदि युक्त जिनका यूनिट भार 50 कि.ग्रा. तक हो)	600
12	लौह और इस्पात उत्पाद, परियोजना कार्गो, मशीनरी और स्पेयर पार्ट्स (हैच के भीतर उपस्कर समर्थन के साथ)	900
13	लौह और इस्पात उत्पाद, परियोजना कार्गो, मशीनरी और स्पेयर पार्ट्स (हैच के भीतर उपस्कर समर्थन के बिना)	900

टिप्पणी: (i) निष्पादन मानक एकल तट क्रेन/उत्खनक के साथ प्रचालन करने पर सुविचार में लिए गए हैं।

(ii) स्टीवडोरिंग तथा तट प्रहस्तन एजेंट को आरोप्य कारणों की वजह से पोत के लदान/उतरायी प्रचालन में कोई रूकावट न होना सुनिश्चित करने के लिए प्रहस्तन एजेंट को लदान/उतरायी के उपरोक्त उत्पादकता मानकों का ध्यान रखना आवश्यक होगा।

**एस.6** बार्जों के माध्यम से प्रहस्तित कार्गो के प्राप्ति और सुपुर्दगी मानक:

- (i). रेल वाहित कार्गो के मामले में प्रहस्तन एजेंटों के लिए समय-समय पर लागू रेलवे नियमों के अनुसार अनुबद्ध समय के भीतर रेलवे रेकों से/ को कार्गो उतारना/लदान कार्य पूरा करना अपेक्षित है। अनुबद्ध निःशुल्क समय के भीतर रेक का लदान/उतरायी पूरा करने में असफल रहने पर संबंधित आयातक/निर्यातक के प्रहस्तन एजेंट को यथा लागू विलंब शुल्क देना होगा।
- (ii). तथापि, सड़क मार्ग के कार्गो के लिए कार्गो की सुपुर्दगी/प्राप्ति के लिए लदान/उतरायी के कोई मानक नहीं है, क्योंकि परिवहन आयातक/निर्यातक पर निर्भर करता है और प्रहस्तन एजेंट की इसमें कोई भूमिका नहीं होती।

8.2. केओपीटी को निदेश दिया जाता है कि वे 26 फरवरी, 2018 के आदेश संख्या टीएएमपी/79/2016-केओपीटी के द्वारा अधिसूचित स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन सेवाओं के अप्रकट प्रशुल्क के वर्तमान दरमानों में उक्त उपबंधों को भाग-III के रूप में उपयुक्त रूप से अंतर्विष्ट करें।

8.3. उक्त प्रभार आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तारीख से 15 दिन की समाप्ति के पश्चात् प्रभावी होंगे और इनकी वैधता केओपीटी के एचडीसी के लिये फरवरी, 2018 के आदेश द्वारा यथा अनुमोदित स्टीवडोरिंग और तट प्रहस्तन प्रचालन प्रभारों के साथ सह-समाप्य, अर्थात् 27 मार्च, 2021 तक, होगी।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III/4/असा./126/19]

## अनुलग्नक

## ऑन-बोर्ड पेलोडर आपूर्ति सहित बाजों में शुल्क बल्क कार्गो के ऑनबोर्ड प्रचालन प्रभारों का परिकलन

क्र.सं.	वस्तु	औसत उत्पादकता प्रति दिन	तैनात तट क्रेनों की संख्या	तट क्रेन किराया प्रभार प्रति दिन	तैनात पेलोडर संख्या	किराया प्रभार प्रति पे लोडर (< 3एमटी)	कुल उपस्कर किराया प्रभार, प्रति दिन	श्रम लागत (उपस्कर किराया प्रभार का 5%)	प्रचालन उपरिव्यय (उपस्कर किराया प्रभार तथा श्रम लागत का 20%)	प्रशासनिक उपरिव्यय (उपस्कर किराया प्रभार तथा श्रम लागत का 20%)	कुल प्रचालन लागत	लाभ (कुल प्रचालन लागत का 20%)	योग	लागत प्रति टन उत्पादकता मानकों के अनुसार
1	लौह अयस्क तथा लौह अयस्क गुट्टिकाएं	3000	1	60000	0	0	60000	3000	12600	12600	88200	17640	105840	35.28
2	हर प्रकार का कोयला	2100	1	60000	1	7500	67500	3375	14175	14175	99225	19845	119070	56.70
3	चूना पत्थर	2400	1	60000	1	7500	67500	3375	14175	14175	99225	19845	119070	49.61
4	मैंगनीज अयस्क	2310	1	60000	1	7500	67500	3375	14175	14175	99225	19845	119070	51.55
5	मैट कोक	1500	1	60000	1	7500	67500	3375	14175	14175	99225	19845	119070	79.38
6	रॉक फास्फेट व सल्फर	1500	1	60000	1	7500	67500	3375	14175	14175	99225	19845	119070	79.38
7	सीमेंट क्लिंकर	2000	1	60000	1	7500	67500	3375	14175	14175	99225	19845	119070	59.54
8	जिप्सम	2400	1	60000	1	7500	67500	3375	14175	14175	99225	19845	119070	49.61
9	अन्य सभी शुल्क बल्क कार्गो	1950	1	60000	1	7500	67500	3375	14175	14175	99225	19845	119070	61.06

**बार्ज में ब्रेक बल्क कार्गो का ऑन-बोर्ड प्रचालन प्रभारों का परिकलन**

क्र.सं.	वस्तु	औसत उत्पादकता प्रति दिन	तैनात तट क्रेनों की संख्या	तट क्रेन किराया प्रभार प्रति दिन	प्रति दिन तैनात फार्कलिफ्ट संख्या	प्रत्येक फार्कलिफ्ट का प्रति दिन किराया प्रभार (10<15एमटी)	कुल उपस्कर किराया प्रभार, प्रति दिन	श्रम लागत (उपस्कर किराया प्रभार का 10%)	प्रचालन उपरिव्यय (उपस्कर किराया प्रभार तथा श्रम लागत का 20%)	प्रशासनिक उपरिव्यय (उपस्कर किराया प्रभार तथा श्रम लागत का 20%)	कुल प्रचालन लागत	लाभ (कुल प्रचालन लागत का 20%)	योग	लागत प्रति टन उत्पादकता मानकों के अनुसार
1	बैग कार्गो (उर्वरक, खाद्यान्न, शक्कर, सीमेंट आदि युक्त जिनका यूनिट भार 50 कि.ग्रा. तक हो)	600	1	36000	0	0	36000	3600	7920	7920	55440	11088	66528	110.88
2	लौह और इस्पात उत्पाद, परियोजना कार्गो, मशीनरी और स्पेयर पार्ट्स (हैच के भीतर उपस्कर समर्थन के साथ)	900	1	36000	2	10000	56000	5600	12320	12320	86240	17248	103488	114.99
3	लौह और इस्पात उत्पाद, परियोजना कार्गो, मशीनरी और स्पेयर पार्ट्स (हैच के भीतर उपस्कर समर्थन के बिना)	900	1	36000	0	0	36000	3600	7920	7920	55440	11088	66528	73.92

**टिप्पणी :** ताप कोयला, लौह अयस्क और लौह अयस्क गुट्टिकाओं के सिवाय उक्त प्रभारों का 60% तटीय कार्गो पर लागू होगा

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS****NOTIFICATION**

Mumbai, the 25th June, 2019

**No. TAMP/8/2019-KOPT.**— In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from Kolkata Port Trust for fixation of upfront tariff for Stevedoring operations for anchorage discharge and barge handling at Haldia Dock Complex (HDC), as in the Order appended hereto.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS****Case No. TAMP/8/2019-KOPT****Kolkata Port Trust****Applicant****QUORUM:**

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

**ORDER**

(Passed on this 14th day of June 2019)

This case relates to a proposal received from Kolkata Port Trust (KOPT) for fixation of upfront tariff for Stevedoring operations for anchorage discharge and barge handling at Haldia Dock Complex (HDC).

2.1. Based on the proposal filed by KOPT, this Authority vide its Order no. TAMP/79/2016-KOPT dated 19 February 2018 notified on 26 February 2018 has prescribed the upfront tariff for stevedoring and shore handling operations at Haldia Dock Complex. This Order was notified in the Gazette of India on 26 February 2018 vide Gazette No. 76. Vide the said Order, the KOPT was advised to file a proposal for fixation of upfront tariff for Stevedoring operations for anchorage discharge and barge handling at HDC, within 3 months from the notification of the Order in the Gazette of India.

2.2. In this backdrop, the KOPT vide its letter no. MTO/G/115-M/GMT-556 dated 8 January 2019 has filed a proposal for fixation of upfront tariff for Stevedoring operations for anchorage discharge and barge handling at Haldia Dock Complex (HDC). The submissions made by KOPT are summarized below:

- (i). The upfront tariff for Stevedoring on board ship at anchorage in case of Kolkata Dock System (KDS) by KOPT has already been approved by TAMP vide its Order no. TAMP/80/2016-KOPT dated 19 January 2018.
- (ii). The anchorage points of KDS and HDC are common. The cargo levy of related charges for lighterage operation at the said anchorage points (other than the cargo destined for Haldia Floating Terminal) is under jurisdiction of KDS. Therefore, the upfront tariff as approved for KDS by TAMP can be made applicable for HDC of KOPT also for lighterage operations. [The rates approved by TAMP under KDS are furnished by KOPT.]
- (iii). The upfront tariff for loading / unloading of cargo to / from barges inside the dock by engagement of Shore Crane / Excavator, as well as Payloaders / Forklifts on board (in hatches), has been assessed by KOPT in line with the guideline issued by the Ministry of Shipping. [The detailed calculation is furnished by KOPT.]
- (iv). The methodology of cargo operation for barges is identical with that of cargo loaded / unloaded from vessel. Hence, the charges for Shore Handling Operation for HDC of KOPT, as approved by TAMP vide Order no. TAMP/79/2016-KOPT in the under Section S.3 (i) column 5 for Dry Bulk Cargo and Section S.3 (ii) for Break Bulk cargo has been adopted by KOPT for fixing tariff for shore handling operations of barges.
- (v). The charges for Receiving and Delivery of cargo under Section S.4 of the TAMP Order has also been adopted by HDC of KOPT for fixing tariff for identical operation of cargo handling on account of barges inside the dock.

2.3. Based on the above submission, the KOPT has sought the approval for the following:

- (a). Charges for loading/unloading operations on/from vessels including deployment of equipment and manpower at anchorage/ lighterage / top up points are as follows: (as adopted from Notified TAMP Order no. TAMP/80/2016-KOPT for tariff of KDS of KOPT).

(i). **Dry Bulk Cargo**

SI. No.	Cargo Group	Rate per Tonne (In. ₹.)	
		Foreign	Coastal
1a	Thermal Coal	26.90	26.90
1b	Coal other than Thermal Coal	27.67	16.60
2	Food Grains	27.82	16.69
3	Sugar	28.84	17.30
4	Other Bulk Cargo	27.88	16.73

(ii). **Break Bulk Cargo**

SI. No.	Cargo Group	Rate per Tonne (In. ₹.)	
		Foreign	Coastal
1	Bagged Cargo	53.44	32.06
2	Log	36.81	22.09
3	Container (Laden / Empty) Rate per TEU	406.81	244.09

- (b). Charges for loading/unloading operations on /from Barges inside the impounded Dock of HDC of KOPT are as follows:

Charges for stevedoring operation including Supply & Service of Equipment in hatches for loading / unloading of Cargo by using shore crane / excavator			
SI. No.	Commodity	Foreign	Coastal
		Rates per Tonne (in)	
1	Iron Ore & Iron Ore Pallets	35.28	35.28
2	Thermal Coal	56.70	56.70
3	All types of coal (except Thermal Coal)	56.70	34.02
4	Lime Stone	49.61	29.76
5	Manganese Ore,	51.55	30.92
6	Met Coke	79.38	47.62
7	Rock Phosphate and Sulphur	79.38	47.62
8	Cement Clinker	59.54	35.72
9	Gypsum	49.61	29.71
10	Sugar & all other dry bulk cargo	61.06	36.63
11	Bag Cargo (containing Fertilizer, Foodgrain, Sugar , Cement etc. having unit weight upto 50kg )	110.88	66.52
12	Iron and Steel products, project cargo, machinery and spare parts (with equipment support inside hatch)	114.99	68.99
13	Iron and Steel Products, project cargo, machinery and spare parts (without equipment support inside hatch)	73.92	44.35

- (c). Charges for shore handling operation in respect of cargo loaded/discharge on/from Barges inside the impounded dock (as adopted from the TAMP Notified for upfront tariff of HDC of KOPT).

- (i). Charges for shore handling operation for Dry Bulk Cargo are as follows:

SI. No	Commodity	Discharged by shore crane/excavator and delivered directly from jetty to consignee premises		Discharged by shore crane/excavator and transferred & stored in storage area inside port premises	
(1)	(2)	(3)		(4)	
		Foreign	Coastal	Foreign	Coastal

		Rates per Tonne (in ₹.)		Rates per Tonne (In ₹.)	
1	All types of Coking Coal (except Thermal Coal )	37.82	22.69	112.66	67.60
2	Thermal Coal	37.82	37.82	112.66	112.66
3	Met Coke	40.25	24.15	109.82	65.89
4	Lime Stone	37.37	20.62	110.97	66.58
5	Manganese Ore	32.03	19.22	95.42	57.25
6	Iron Ore Fines & Lumps.	34.19	34.19	110.40	110.40
7	MOP, Rock Phosphate, & Sulphur	39.24	23.54	107.07	64.24
8	Cement Clinker	32.25	19.35	93.38	56.03
9	Gypsum	32.25	19.35	104.13	62.48
10	Sugar and all other dry bulk cargo	39.24	23.54	107.07	64.24

(ii). Charges for shore handling operation for Break Bulk Cargo are as follows:

Sl.No.	Commodity	Foreign	Coastal
		Rates per Tonne (In ₹.)	
(a)	Cargo Unloaded onto the wharf and transported to storage yard within port premises or vice versa		
1.	CR Sheets, HR Plates, Steel Sheets, Steel Slabs	127.54	76.52
2.	Steel Coils, HR Coils WR Coils	68.44	41.07
3.	Steel billets, Steel blooms, Steel Rails, Pipes and Tubes	76.85	46.11
4.	All Bag Cargo containing Fertilizer, Food grain, Sugar, Cement and other commodities having unit weight up to 50 kg.	172.15	103.29
5.	Project Cargo, Machinery, Spares	177.45	106.47
Notes:			
(i)	For transfer / delivery of cargo from direct to consignee's premises, the above rate does not include supply of transport (for delivery) by the Handling Agent. The same shall be arranged by the concerned importer / exporter / receiver of cargo at their own cost.		
(ii)	In case of Bag Cargo (Unit bag weight up to 50 kg), the shore handling charged includes supply of trucks by the Handling Agent for transportation of cargo between the jetty and the storage yard including loading and unloading on and from truck in such operation.		
(iii)	The rate mentioned at column (4) above includes charges for heaping / high heaping of dry bulk cargo at the storage yards.		
(iv)	In case of break bulk cargo, the shore handling charges include supply of trailers by the Handling Agents for transportation of the cargo between the jetty and the storage area including loading & unloading on and from trailers there at.		
(v)	60% of the above charges shall be levied for the coastal cargo other than Thermal Coal, Iron Ore & Iron Ore Pellets.		

(d). Charges and modalities for delivery / receiving operations of cargo loaded / unloaded from / to Barges will be same as stated against S.4.1 to S.4.9 of the Notified TAMP Order no. TAMP/79/2016-KOPT dated 26.02.2018.

(e). Performance Standards for loading/unloading of dry bulk cargo on/from Barge inside the impounded dock are as follows:

For the purpose of levy of rates for cargo handling operations in respect of Barges, achievement of the following productivity levels will be applicable.

Sl. No.	Commodity	Productivity Norms in tonnes per Ship Day
1	Iron Ore & Iron Ore Pellets	3000
2	Thermal Coal	2100
3	All types of coal (except Thermal Coal)	2100
4	Lime Stone	2400
5	Manganese Ore	2310



Sl. No.	Commodity	Productivity Norms in tonnes per Ship Day
6	Met Coke	2310
7	Rock Phosphate and Sulphur	1500
8	Cement Clinker	2000
9	Gypsum	2400
10	Sugar & all other dry bulk cargo	1950
11	Bag Cargo (containing Fertilizer, Food grains, Sugar, Cement etc. having unit weight upto 50 kg	600
12	Iron and Steel products, project cargo, machinery and spare parts (with equipment support inside hatch)	900
13	Iron & Steel products, project cargo, machinery and spare parts (without equipment support inside hatch)	900

Note: (i) The performance standard has been considered for operation with Single Shore Crane/Excavator.

(ii) The Shore handling agents will be required to match the aforesaid productivity norms of loading/unloading to ensure that there is no detention in loading / unloading operation of the Barge due to reasons attributable to the stevedoring and shore handling agent.

(f). Norms for Receipt and Delivery operations in respect of cargo handled through Barges.

(i). In case of Rail Borne cargo the handling agents are required to complete loading/unloading of cargo on/from the railway rakes within the stipulated time as per the railway rules as may prevail from time to time. In case of failure to complete loading/unloading of the rake within stipulated free time, demurrage as may be applicable will be payable by the handling Agent to the importer / exporter concerned.

(ii). However, in case of road bound cargo no norms for loading/ unloading of cargo for delivery / receiving can be fixed as the supply of transport depends on the importer/exporter and the handling Agents have no role in it.

2.4 The KOPT has furnished the copy of the Board Resolution approving the proposal in reference vide its resolution no. R/215/HDC/Sh&CH/3/12/2018 dated 27 December 2018.

3. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the KOPT proposal dated 08 January 2019 was forwarded to the concerned users/ user organizations vide our letters dated 11 January 2019 seeking their comments. Only one of the users / user organizations i.e. Steel Authority of India Ltd (SAIL) has furnished its comments. The said comments was forwarded to KOPT as feedback information. The KOPT has responded vide its letter dated 8 March 2019.

4. A joint hearing on the case in reference was held on 19 February 2019 at the KOPT premises. At the joint hearing, the KOPT made a brief Power Point presentation of the proposal. During the joint hearing, the KOPT and other users/ user organizations have made their submissions.

5. Based on preliminary scrutiny of the proposal, some clarification was sought from KOPT vide our letter dated 11 March 2019. After our reminder dated 8 April 2019, the KOPT has responded vide its letter dated 18 April 2019. The information/ clarification sought by us and response of KOPT thereon are tabulated below:

Sr. no.	Information/ clarification sought by us	Reply of KOPT
2.1.	The KOPT to confirm that all the cargo that would be discharged at the anchorage are covered by the various subsequent operations as listed, to avoid mismatch of cargo items listed for each operations.	So far as HDC is concerned, whatever, cargo is discharged at Anchorages is brought to Haldia Dock by barge for subsequent discharge at the jetty. The cargo thereafter gets transferred to the storage are inside dock and delivered by road/rail.
2.2.	The KOPT to confirm forwarding a copy of its proposal to Ripley & Co. Stevedoring & Handling Pvt. Ltd., as agreed by KOPT during the joint hearing.	The same has been complied with.
(A).	<u>Charges for loading/unloading operations on/from vessels including deployment of equipment and</u>	

	<u>manpower at anchorage/lighterage/top up points</u>	
1.	<p>Considering that the anchorage points of Kolkata Dock System (KDS) and Haldia Dock Complex (HDC) are common and they are under the jurisdiction of KDS, the HDC in KOPT has reported to have adopted the tariff in respect of <b>“Stevedoring on-board ship at Anchorage”</b> as approved by the Authority vide Order dated 19 January 2018 while fixing the upfront tariff for stevedoring and shore handling operations at KDS of KOPT, as <b>“Charges for loading/unloading operations on/from vessels including deployment of equipment and manpower at anchorage/lighterage/top up points”</b> in the subject proposal in reference. In this connection, the HDC to clarify / furnish the following:-</p> <p>(i). The charges at KDS were fixed taking into account, the average hook shift output ranging from 240 tonnes to 690 tonnes for various cargo items, hire cost of the crane operator at ₹. 700 per shift, labour cost ranging from ₹.15/- per tonne to ₹. 28 per tonne for various cargo items. The HDC to confirm that the said cost elements as considered in respect of KDS, would be applicable for HDC as well.</p> <p>(ii). Further, the Foreign and Coastal tariff for the Stevedoring on-board ship at Anchorage for KDS has been prescribed based on the percentage share of foreign (93%) and coastal (7%) cargo handled by the KDS. However, in respect of HDC, the percentage share of foreign and coastal cargo was considered at 84% and 16% respectively. In this backdrop, the KOPT to justify adoption of tariff of KDS in subject proposal.</p>	<p>Since similar rates have been proposed for HDC and KDC, the cost element is also same.</p> <p>The share of costal cargo in lighterage operation by ship's crane on account HDC is negligible. In fact, during the F.Y. 2018-19, no vessel account HDC with coastal cargo had been handled at the anchorage point. In case of KDS, the share of coastal cargo in the lighterage operation has been only 7% which is also negligible. As the percentage share coastal cargo for both the dock are similar, so KOPT has proposed for adoption of the upfront tariff for Stevedoring at the anchorage points as approved for KDS.</p>
	<p>(iii) The KOPT to furnish the present tariff arrangement for discharge of cargo at anchorage points at KOPT in respect to vessel destined for HDC.</p> <p>(iv). The tariff schedule for Stevedoring on-board ship at Anchorage for KDS in the Order approved by the Authority, is accompanied by following notes:  <i>Note:</i>  <i>(a).Stevedoring for the purpose of (A) &amp; (B) above, includes loading and unloading and stowage of cargo in any form on-board the vessels in port.</i>  <i>(b). For container exceeding 20 ft., rates shall be levied at 1.5 times of TEU rate.</i>  <i>(c).Stevedoring activities cover discharging cargo from ships in to barge or vice versa.</i>            However, no such notes to the stevedoring tariff for the vessels of HDC handled at Anchorage points at</p>	<p>For undertaking lighterage operation at the anchorage, 90% of the wharfage charges, as approved in the SOR, are collected.</p> <p>For cargo brought by barge at Haldia Dock after lighterage at anchorage points, the following rates are collected as wharfage:            (i). Iron Ore ₹. 6.73 per MT            (ii). Other than Iron Ore: ₹. 26.95 per MT.</p> <p>The foot note made by KDS is also applicable for HDC except Note (A).</p> <p>Note (a) should be read as: <i>Stevedoring at anchorage includes loading and unloading and stowage of cargo in any form on board the vessel.</i>            Note (b) to be retained unchanged.</p> <p>Note (c) to be retained unchanged</p>

	KOPT are seen to have been prescribed in the proposal in reference. The KOPT is requested to examine and propose the relevant notes, governing levy of proposed charges.	
2.	The KOPT has not proposed performance standards for cargo operations at anchorage points. In this regard, it is relevant to mention here that as per clause 7.1 of the guidelines for determination of upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling operations, 2016, the Stevedoring and Shore handling operators would be entitled to 100% WPI indexation instead of 60% WPI indexation, from the second year of operation on achievement of performance standards prescribed as per Berthing Policy issued by the Ministry of Shipping vide letter no. PD-11033/73/2013-PT (pt) dated 16.06.2016 for dry bulk and for other cargo, the performance norms as prescribed by the Major Port. Accordingly, the KOPT to propose performance standards for cargo handling at the Anchorage Point of KOPT. In the absence of Performance Standard, it will not be possible for KOPT to index the tariff on achievement of Performance Standard.	At the anchorage points, the working of the vessel gets detained due to rolling/ pitching of vessel, high winds, high waves, bad weather, non-availability of Barges, tidal rise and fall of river water etc. A stevedore has no control over these factors. Therefore, it is difficult for KOPT to propose any productivity norms for cargo handling at the Anchorage points, the same has not been proposed.
B.	<u>Charges for loaded/ unloading on/from Barges inside the impounded dock.</u>	
(i).	The KOPT to furnish the reason for considering deployment of one shore crane per day.	Only one crane can be operated at a time for handling barges as the barges are small in size. Therefore, only one crane is deployed on account of one barge.
(ii).	The KOPT to provide the documentary evidence for ₹. 60,000 per day towards hire charges of shore crane and ₹. 7500/ towards hire charges of a pay Loader < 3 MT, proposed to be deployed for handling Dry Bulk Cargo.	KOPT has obtained the information of hire charges of shore crane and payloader from the Stevedores/shore handling agents working in HDC, who charge the importers / exporters for providing the equipment on per tonne basis. The information so obtained has been gathered verbally as Stevedores/ shore handling agents avoided providing written information. Upon converting the per productivity standers, the rates of ₹. 60000 per day towards hire charge of shore crane and ₹. 7500 towards hire charge of a payloader has been proposed.
(iii).	The KOPT to furnish documentary evidence in support of hire charges of Shore Crane at ₹. 36000/- per day and forklift of 10 -15 MT at ₹. 10,000/- per day, proposed to be deployed for handling break bulk cargo.	The KOPT has obtained the information of hire charges of shore crane and forklift from the Stevedores/ shore handling agents working in HDC, who charge the importers/ exporters for providing the equipment on per tonne basis. The information so obtained has been gathered verbally for Stevedores/ shore handling agents. Upon converting the per tonne rate into per day rate, as per productivity standers, the rates of ₹. 36000 per day towards hire charge of shore crane and ₹. 10000 towards hire charge of a forklift has been proposed.
(iv).	It is observed that the Port has not taken the impact of percentage share of foreign and coastal cargo while prescribing the proposed charges for foreign/ coastal cargo, for stevedoring operations including Supply & Service of Equipment in hatches for loading/unloading of cargo using shore/excavator. The Share of foreign and costal cargo may be considered and the rates may be reworked.	The upfront tariff proposed by KOPT has been calculated as per Govt. Guidelines, based on productivity standards. The equipment cost proposed by KOPT has been linked with the rate realized by the Shore Handling Agents from the importers/exports, where the foreign and coastal cargo share has been taken into consideration. The other cost elements such as such as Labour Cost, Operational Overheads and Administrative Overheads have been calculated at fixed % over equipment and labour cost, as the case may be, as the volume of coastal cargo is negligible, it's impact

		on the charges that has been proposed following the Govt. Guidelines for stevedoring operations including supply and service of equipment in hatch for loading / unloading of cargo using shore/ excavator is also negligible. Therefore, reworking of the rates considering the cargo share of foreign and coastal cargo is not found necessary.
C.	<u>Charges for shore handling operations in respect of cargo loaded/ discharged on/from Barges inside the impounded dock</u>	
(i).	The charges as approved by the Authority in January 2018 for Shore Handling Operations for Dry Bulk cargo/ Break Bulk Cargo for the cargo handed at HDC based on the proposal then filed by the KOPT, has been adopted now by HDC for the shore handling operation in respect of the cargo loaded/discharged on/from Barges inside the impounded dock, on the ground that methodology of cargo operations in respect of barges is identical with that of cargo loaded / unloaded from vessels. In this regard, KOPT may note that shore handling tariff as prescribed for Shore Handling Operations for Dry Bulk cargo/ Break Bulk Cargo for the cargo handed at HDC is linked with the performance norm for that commodity/ operations. In the instant case, the performance norms proposed for shore operations for barge cargo is at vast difference with the performance norms as considered for shore handling operation of Dry Bulk cargo/ Break bulk cargo vessels, as given below.	
(a).	The reason for prescribing very lower productivity i.e. lower productivity norms in respect of the dry bulk & break bulk cargo items now, as compared to the HDC's earlier proposal for fixing stevedoring and shore handling charges which was disposed by the Authority in January 2018, may be justified.	The earlier proposal for fixing stevedoring and shore handling charges are for cargo vessels where cargo are discharged by multiple hatches simultaneously. As a result, the productivity has been considered at a higher level.  Whereas, the instant proposal is for Barge handling where only one shore crane is deployed. Therefore, the productivity considered is much lower.
(b).	Considering the productivity proposed by the Port for cargo handling in respect of the barges, the Port may have to assess the requirement of equipment viz. payloader/proclain/dumpers per shift to achieve the lower level of productivity and revisit the upfront tariff proposed now for shore handling operations for barges.	The KOPT had proposed tariff for shore handling operation for dry bulk cargo/break bulk cargo loaded / discharged on / from Barges inside the impounded Dock to be identical with that has already been approved by TAMP for shore handling operation of cargo loaded/ discharged from vessel irrespective of the quantity and productivity. The same has been proposed because the series of operations involved, the manpower and equipment engaged, the area of operation in both the cases are identical. However, as the volume of cargo handled in Barges is much less in respect of vessels, the number of equipment involved in shore handling operation is also less and therefore the cost of handling per ton is high which makes it similar to the charges approved for shore handling operation of vessels. So the need of revisiting the charges proposed for shore handling operation of cargo of Barges is not found necessary. Later on, the HDC vide its letter dated 23 May 2019 has furnished an illustrative working for coal cargo justifying the shore handling cost per tonne of barges is similar to the charges of cargo received from vessels.
(c).	The note relating to applicability for shore handling operations in respect of export cargo shipped by MHC/ Ship's crane prescribed underneath of charges	The head note mentioned in Section C of Annexure-IV of the proposal in respect of Shore Handling Operation clearly indicates that the charges proposed are in

	for shore handling in the Tariff Order dated 19 January 2018 passed by the Authority for determination of upfront tariff for stevedoring and shore handling operations at Haldia Dock Complex (HDC) of KOPT is seen to have not been prescribed in the present in case in reference. The KOPT to propose relevant notes to govern levy of the proposed rates.	respect of cargo loaded / discharged on/from Barges inside the impounded Dock which itself construed that the proposed rate are in respect of Import/ Export cargo. Therefore, no separate note for shore handling of export cargo has been proposal.
(d).	The KOPT to explain the reason for proposing Note no. (v). to the effect that 60% of the above charges shall be levied for the coastal cargo other than Thermal coal, Iron Ore & Iron Ore pellets, when separate concessional rates for each of the coastal cargo considering 40% concession has already been proposed.	The said point has been included erroneously and needs to be deleted.
D.	<u>Norms for Receipt and Delivery operations in respect of cargo handled through Barges.</u>	
	The KOPT has proposed a note to the effect that "Charges and modalities for delivery / receiving operations of cargo loaded / unloaded from / to Barges will be same as stated against S.4.1 to S.4.9 of TAMP notified upfront tariff of HDC bearing no. TAMP/79/2016-KOPT dated 26.2.2018." The reason for proposing the said note, drawing reference to upfront tariff order may be explained, considering that said provisions are already prescribed vide above referred Order.	The KOPT has proposed that the upfront tariff for delivery / receiving operations of cargo loaded / unloaded from/to vessels at HDC which has been approved by TAMP vide Order no. TAMP/79/2016-KOPT dated 26.02.2018, may be adopted for the delivery / receiving operations of cargo handled in Barges as the series of operations involved, the manpower and equipment engaged, the area of operation in both cases are almost identical.

6. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

7. With reference to totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). Based on the proposal filed by KOPT, this Authority vide its Order no. TAMP/79/2016-KOPT dated 26 February 2018 has prescribed upfront tariff for stevedoring and shore handling operations at Haldia Dock Complex, which was notified in the Gazette of India on 26 February 2018 vide Gazette No. 76. In the said Order, the KOPT was advised to file a proposal for fixation of upfront tariff for Stevedoring operations for anchorage discharge and barge handling at HDC, within 3 months from the notification of the Order in the Gazette of India.
- (ii). Accordingly, the KOPT has come up with a proposal for fixation of upfront tariff for Stevedoring operations for anchorage discharge and barge handling at Haldia Dock Complex (HDC) in January 2019. The proposal of KOPT has the approval of its Board of Trustees.
- (iii). The KOPT in the proposal in reference has sought the approval for the following charges relating to stevedoring and shore handling of cargo discharged at anchorage and brought by barges to HDC.
  - (a). Charges for loading/unloading operations on/from vessels including deployment of equipment and manpower at anchorage/lighterage/top up points.
  - (b). Charges for loading/unloading operations on /from Barges inside the impounded Dock of HDC of KOPT.
  - (c). Charges for shore handling operation in respect of cargo loaded/discharge on/from Barges inside the impounded dock.
  - (d). Charges and modalities for delivery / receiving operations of cargo loaded / unloaded from / to Barges.
- (iv). The submissions made by KOPT in its proposal dated 08 January 2019 alongwith the information/clarification furnished by KOPT during the processing of the case in reference, are considered in this analysis.

- (v). In the Stevedoring and Shore Handling Guidelines 2016, no norm for anchorage discharge and barge handling has been provided. In absence of such norms, the KOPT has adopted each of different methodology for arriving the tariff for each of the items of anchorage discharge and barge operators at HDC. The analysis on the each of the tariff items of anchorage discharge and barge operations at HDC is given in the following paragraphs:

**(a). Charges for loading/unloading operations on/from vessels including deployment of equipment and manpower at anchorage/lighterage/top up points.**

- (i). The anchorage points of KDS and HDC are common. Therefore, the port has proposed the upfront tariff of stevedoring on-board ship at Anchorage as approved for KDS by this Authority vide order TAMP/80/2016-KOPT dated 19 January 2018 to be made applicable to loading/unloading operations on/from vessels including deployment of equipment and manpower at anchorage/lighterage/top up points for the cargo destined to HDC.

Given that the anchorage points of KDS and HDC are common and are under jurisdiction of KDS and relying upon the clarification furnished by KOPT that the cost elements for vessels handled on account of KDS and HDC are same, this Authority is inclined to approve upfront tariff of stevedoring on-board ship at Anchorage as approved for KDS to be made applicable to loading/unloading operations on/from vessels including deployment of equipment and manpower at anchorage/lighterage/top up points.

- (ii). The KOPT has not proposed the notes for levy of the charges of loading/unloading operations on/from vessels including deployment of equipment and manpower at anchorage/lighterage/top up points as prescribed for the upfront tariff for stevedoring on-board ship at Anchorage approved for KDS of KOPT by this Authority. On being pointed out, the port has requested us to consider to incorporate respective notes and make applicable to the charges leviable at anchorage/lighterage/top up points also. Acceding to the request of HDC, the respective notes governing the charges for loading/unloading operations on/from vessels including deployment of equipment and manpower at anchorage/lighterage/top up points, are incorporated as proposed by KOPT.

- (iii). The KOPT has not proposed performance standards for cargo operations at anchorage points. In this regard, it is relevant to mention here that as per clause 7.1 of the guidelines for determination of upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling operations, 2016, the Stevedoring and Shore handling operators would be entitled to 100% WPI indexation instead of 60% WPI indexation, from the second year of operation on achievement of performance standards prescribed as per Berthing Policy issued by the Ministry of Shipping vide letter no. PD-11033/73/2013-PT (pt) dated 16.06.2016 for dry bulk and for other cargo, the performance norms as prescribed by the Major Port. In this regard, KOPT has stated that it has not proposed the performance standards for cargo operations at anchorage points in view of the difficulties faced by the working of the vessel which gets detained due to factors like rolling/ pitching of vessel, high winds, high waves, bad weather, non-availability of Barges, tidal rise and fall of river water etc, on which stevedore has no control. The justification given by the KOPT has been relied upon. Since the KOPT has not prescribed performance standards to be achieved in respect of stevedoring on-board ship at Anchorage, the charges to be approved in this regard will be automatically indexed to 60% of the WPI indexation and no performance linked indexation upto 100% WPI will be available to the operators.

**(b). Charges for loading/unloading operations on /from Barges inside the impounded Dock of HDC of KOPT.**

- (i). The KOPT has arrived at the charges for loading/unloading operations on /from Barges inside the impounded Dock of HDC of KOPT, as per the stipulation contained at Clause 3.5.2 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines. As per clause 3.5.2, the Operating cost for the Stevedoring Operations are grouped under following major heads; viz. Equipment hire cost, Labour cost, Operational overheads and Administration Overheads and prescribed profit margin thereon.

- (ii). The KOPT has considered deployment of one shore crane and one pay loader for loading/unloading operations on /from Barges from/to dock as against 3 shore cranes and 3 Dozers prescribed in the Stevedoring and Shore Handling guidelines. The KOPT has clarified that only one crane/ one dozer can be operated at a time for handing barges.
- (iii). In view of the submissions made by KOPT and since Clause 1.8 of the Stevedoring and Shore handling Guidelines allows this Authority to accept necessary adjustment in norms based on the justification furnished by the port keeping in view of the port specific conditions i.e. barge being smaller than the vessel, having impact on the norms prescribed in the guidelines, this Authority is inclined to consider the equipment profile as proposed by the port for dry bulk and break bulk category.
- (iv). As per Stevedoring and Shore Handling Guidelines, the hire charges towards deployment of equipment is to be estimated based on the equipment hire cost prevailing at the relevant port locations or prevailing market based hire cost. The KOPT has expressed its inability to furnish documentary evidence in support of equipment hire charges. It has reported to have gathered the hire charges of equipment informally from other sources. Therefore, in view of the submission made by the KOPT, the equipment hire charges as considered by KOPT is relied upon.
- (v). As per clause 3.5.7 of the Guidelines, labour deployment shall be as per the norms prescribed by the National Tribunal Award (NTA) as provided in the Annex-VIII to the Guidelines and the unit rate will be the prevailing actual cost of labour for the quantum of the labour as per prescribed norms. The Guidelines also state that the prescribed norms and any other norms specifically given for the port shall be followed for calculation of Labour cost. Since the Stevedore is not involved in the supply of the labour for the stevedoring operation, the KOPT has rightfully excluded the said component in the rate to be collected by the Stevedores from the users. Thus, the labour cost as per clause 3.5.7 of the guidelines has not been considered by KOPT.
- (vi). The KOPT has considered the labour cost component at 5% and 10% of equipment hire charges for dry bulk cargo and break bulk cargo respectively. In this connection, it is relevant here to mention that based on the proposal filed by KOPT for fixation of upfront tariff for stevedoring and shore handling operations at Haldia Dock Complex (HDC) at KOPT, this Authority has approved the charges for upfront tariff for charges for supply & service of equipment in hatches on-board ship for discharging dry bulk cargo and break bulk cargo at HDC at 5% and 10% of equipment hire charges for dry bulk cargo and break bulk cargo respectively towards slinging/ unslinging, incidental to the deployment of equipment. Since the loading/unloading operations on /from Barges inside the impounded Dock of HDC of KOPT is akin to supply & service of equipment in hatches on-board ship for discharging dry bulk cargo and break bulk cargo at HDC, the labour cost component at 5% and 10% of equipment hire charges as considered by the KOPT for dry bulk cargo and break bulk cargo respectively, is considered in the analysis.
- (vii). Each of the Operational Overheads and Administrative Overheads has been estimated at 20% of the equipment hire cost and labour cost, which is as per the stipulation contained in Clause 3.5.8 and 3.5.9 of the Stevedoring and Shore handling guidelines.
- (viii). As stipulated in Clause 5 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, margin at 20% on the total operating cost has been considered by KOPT to arrive at the upfront stevedoring tariff.
- (ix). The KOPT has not taken the impact of percentage share of foreign and coastal cargo while prescribing the proposed charges for foreign/ coastal cargo for supply & service of equipment in hatches on-board ship for discharging cargo for dry bulk cargo and break bulk cargo at HDC on the ground that share of coastal cargo handled at lighterage on account of HDC is negligible. The submission made by the KOPT in this regard is relied upon.

- (x). The cost statement for the determination of the upfront tariff for on-board ship for discharging dry bulk cargo and break bulk cargo at HDC as furnished by KOPT, based on the various parameters as discussed above is attached at **Annex**.
- (c). **Charges for shore handling operation in respect of cargo loaded/discharged on/from Barges inside the impounded dock of HDC of KOPT.**
- (i). The KOPT has proposed that the upfront tariff for shore handling operation for Dry Bulk Cargo in respect of two particular method of operations viz. Discharged by ship's crane and delivered directly from Jetty to consignee premises and discharged by Ship's Crane and transferred & stored in storage area inside port premises, as approved for HDC by this Authority vide Order TAMP/79/2016-KOPT dated 19 January 2018 be made applicable for shore handling operation in respect of cargo loaded/discharged on/from Barges inside the impounded dock of HDC of KOPT for the said two method of operations. The KOPT has submitted that the shore handling for the two methods of operation for handling dry bulk and break bulk vessels are identical to shore handling of barges at HDC.
- (ii). Though the KOPT has adopted the tariff relating to shore handling operation for vessel cargo to the shore handling operations of barge cargo stating the identical operations, the Port has adopted lower productivity norms for shore handling for barge cargo than the productivity norms of shore handling operations for vessel cargo approved by this Authority. On a specific query, the port has replied that though the series of operations involved, the manpower and equipment engaged and the area of operation in both the cases are identical, the volume of cargo handled in Barges is much less in respect of vessels. The Port has also stated that the number of equipment involved in shore handling operation of Barge cargo is less than the equipment involved for shore handling operation for vessel cargo. However, the cost of handling per ton will be similar to the charges approved for shore handling operation of vessels. Accordingly, it has proposed to adopt the tariff relating to shore handling operation for vessel cargo to the shore handling operations for barge cargo. The KOPT has also submitted an illustrative working for coal cargo justifying that the shore handling cost per tonne of barges is similar to the charges of cargo received from vessels.
- (iii). Given that the shore handling operations for vessel cargo and barge cargo are identical as reported by KOPT and relying on the submission made by the KOPT and also considering that the Board of Trustees have approved the proposal, this Authority is inclined to approve the charges for shore handling operation in respect of cargo loaded/ discharges on/from Barges inside the impounded dock for the two method of operations viz. Discharged by ship's crane and delivered directly from Jetty to consignee premises and Discharged by Ship's Crane and transferred & stored in storage area inside port premises as approved for HDC for shore handling operations vessel cargo of respective methods.
- (iv). The KOPT is seen to have rightfully adopted the relevant notes governing the levy of charges for shore handling operation as per the upfront tariff order for stevedoring and Shore handling operations at HDC approved by this Authority vide its Order dated 19 January 2018 to the Charges for shore handling operation in respect of cargo loaded/discharged on/from Barges inside the impounded dock of HDC of KOPT. Hence, notes prescribed for the shore handling charges for barge cargo handling at HDC are approved.
- (d). **Charges, modalities and norms for delivery and receiving operation of cargo loaded/unloaded from/ to Barges.**

The Charges and modalities and norms as applicable to cargo loaded/ unloaded from/to vessels at HDC as per the upfront tariff order for stevedoring and Shore handling operations at HDC approved by this Authority vide its order dated 19 January 2018 being made applicable to the cargo loaded/ unloaded from/ to vessel at HDC on the ground of similar operation and to cover the activity under the ambit of Stevedoring and Shore handling policy is found to be appropriate. This Authority is inclined to approve to incorporate the Charges, modalities and norms for delivery and receiving operation of cargo loaded/ unloaded from/ to Barges as proposed by KOPT.



(e). **Performance Standards for loading/ unloading of dry bulk on/from Barges inside the impounded dock.**

The Port has adopted lower productive norms for shore handling for barge cargo as compared to the productivity norms of shore handling operations for vessel cargo approved by this Authority. As regards the productivity of vessels, cargo is discharged simultaneously from multiple hatches by cranes. This would result in higher productivity as compared to discharge of cargo from a barge by one crane. Considering this position and also considering that the Board of Trustees have approved the proposal, this Authority is inclined to approve the Performance Standards for loading/ unloading of dry bulk on/from Barges inside the impounded dock.

8.1. In the result, and for the reasons give above, and based on collective application of mind, incorporation of the Upfront tariff schedule prescribing charges for the (i). Loading/unloading operations on/from vessels including deployment of equipment and manpower at anchorage/lighterage/top up points, (ii). Loading/unloading operations on /from Barges inside the impounded Dock of HDC of KOPT, (iii). Shore handling operation in respect of cargo loaded/discharge on/from Barges inside the impounded dock and (iv). Charges, modalities and norms for delivery / receiving operations of cargo loaded / unloaded from / to Barges alongwith the Performance Standards, as new section as **Part III – Upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling operations at Anchorage/Lighterage/Top up Points and Barge handling at Haldia Dock Complex (HDC) of Kolkata Port Trust (KOPT), in the existing Scale of Rates of Upfront Tariff for Stevedoring and Shore Handling Services at HDC of KOPT, is approved:**

**Part - III**

**Upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling operations at Anchorage /Lighterage/Top up Points and Barge handling at Haldia Dock Complex (HDC) of Kolkata Port Trust (KOPT)**

**S.1 Charges for loading/unloading operations on/from vessels including deployment of equipment and manpower at anchorage/lighterage/top up points:**

(i). **Dry Bulk Cargo**

Sl. No.	Cargo Group	Rate per Tonne (In. ₹.)	
		Foreign	Coastal
1a	Thermal Coal	26.90	26.90
1b	Coal other than Thermal Coal	27.67	16.60
2	Food Grains	27.82	16.69
3	Sugar	28.84	17.30
4	Other Bulk Cargo	27.88	16.73

(ii). **Break Bulk Cargo**

Sl. No.	Cargo Group	Rate per Tonne (In. ₹.)	
		Foreign	Coastal
1	Bagged Cargo	53.44	32.06
2	Log	36.81	22.09
3	Container (Laden / Empty) Rate per TEU	406.81	244.09

**Note:** (a). Stevedoring at anchorage includes loading and unloading and stowage of cargo in any form on board the vessel.

(b). For container exceeding 20 ft, rates shall be levied at 1.5 times of TEU rate.

(c). Stevedoring activities cover discharging cargo from ships in to barge or vice versa.

**S.2. Charges for loading/unloading operations on /from Barges inside the impounded Dock of HDC of KOPT:**

Charges for stevedoring operation including Supply & Service of Equipment in hatches for loading / unloading of Cargo by using shore crane / excavator			
Sl. No.	Commodity	Rates per Tonne (in)	
		Foreign	Coastal
1	Iron Ore & Iron Ore Pallets	35.28	35.28
2	Thermal Coal	56.70	56.70

3	All types of coal (except Thermal Coal)	56.70	34.02
4	Lime Stone	49.61	29.76
5	Manganese Ore,	51.55	30.92
6	Met Coke	79.38	47.62
7	Rock Phosphate and Sulphur	79.38	47.62
8	Cement Clinker	59.54	35.72
9	Gypsum	49.61	29.76
10	Sugar & all other dry bulk cargo	61.06	36.63
11	Bag Cargo (containing Fertilizer, Food grain, Sugar , Cement etc. having unit weight upto 50kg )	110.88	66.52
12	Iron and Steel products, project cargo, machinery and spare parts (with equipment support inside hatch)	114.99	68.99
13	Iron and Steel Products, project cargo, machinery and spare parts (without equipment support inside hatch)	73.92	44.35

**S.3 Charges for shore handling operation in respect of cargo loaded/discharge on/from Barges inside the impounded dock**

**(i). Charges for shore handling operation for Dry Bulk Cargo:**

Sl. No	Commodity	Discharged by shore crane/excavator and delivered directly from jetty to consignee premises		Discharged by shore crane/excavator and transferred & stored in storage area inside port premises	
		(3)		(4)	
		Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
		Rates per Tonne (in ₹.)		Rates per Tonne (In ₹.)	
1	All types of Coking Coal (except Thermal Coal )	37.82	22.69	112.66	67.60
2	Thermal Coal	37.82	37.82	112.66	112.66
3	Met Coke	40.25	24.15	109.82	65.89
4	Lime Stone	37.37	20.62	110.97	66.58
5	Manganese Ore	32.03	19.22	95.42	57.25
6	Iron Ore Fines & Lumps.	34.19	34.19	110.40	110.40
7	MOP, Rock Phosphate, & Sulphur	39.24	23.54	107.07	64.24
8	Cement Clinker	32.25	19.35	93.38	56.03
9	Gypsum	32.25	19.35	104.13	62.48
10	Sugar and all other dry bulk cargo	39.24	23.54	107.07	64.24

**(ii). Charges for shore handling operation for Break Bulk Cargo:**

Sl.No.	Commodity	Foreign	Coastal
		Rates per Tonne (In ₹.)	
(a)	Cargo Unloaded onto the wharf and transported to storage yard within port premises or vice versa		
1.	CR Sheets, HR Plates, Steel Sheets, Still Slabs	127.54	76.52
2.	Steel Coils, HR Coils WR Coils	68.44	41.07
3.	Steel billets, Steel blooms, Steel Rails, Pipes and Tubes	76.85	46.11
4.	All Bag Cargo containing Fertilizer, Food grain, Sugar, Cement and other commodities having unit weight up to 50 kg.	172.15	103.29
5.	Project Cargo, Machinery, Spares	177.45	106.47
Notes:			
(i)	For transfer / delivery of cargo from direct to consignee's premises, the above rate does not include supply of transport (for delivery) by the Handling Agent. The same shall be arranged by the concerned importer / exporter / receiver of cargo at their own cost.		
(ii)	In case of Bag Cargo (Unit bag weight up to 50 kg), the shore handling charge includes supply of trucks by the Handling Agent for transportation of cargo between the jetty and the storage yard including loading and		

	unloading on and from truck in such operation.
(iii)	The rate mentioned at column (4) above includes charges for heaping / high heaping of dry bulk cargo at the storage yards.
(iv)	In case of break bulk cargo, the shore handling charges include supply of trailers by the Handling Agents for transportation of the cargo between the jetty and the storage area including loading & unloading on and from trailers there at.

**S.4 Charges and modalities for delivery / receiving operations of cargo loaded / unloaded from / to Barges will be same as stated against S.4.1 to S.4.9 of Part-II above.**

**S.5 Performance Standards for loading/unloading of dry bulk cargo on/from Barge inside the impounded dock is as follows:**

For the purpose of levy of rates for cargo handling operations in respect of Barges, achievement of the following productivity levels will be applicable.

SI. No.	Commodity	Productivity Norms in tones per Ship Day
1	Iron Ore & Iron Ore Pellets	3000
2	Thermal Coal	2100
3	All types of coal (except Thermal Coal)	2100
4	Lime Stone	2400
5	Manganese Ore	2310
6	Met Coke	2310
7	Rock Phosphate and Sulphur	1500
8	Cement Clinker	2000
9	Gypsum	2400
10	Sugar & all other dry bulk cargo	1950
11	Bag Cargo (containing Fertilizer, Food grains, Sugar, Cement etc. having unit weight upto 50 kg)	600
12	Iron and Steel products, project cargo, machinery and spare parts (with equipment support inside hatch)	900
13	Iron & Steel products, project cargo, machinery and spare parts (without equipment support inside hatch)	900

Note: (i) The performance standard has been considered for operation with Single Shore Crane/Excavator.

(ii) The Shore handling agents will be required to match the aforesaid productivity norms of loading/unloading to ensure that there is no detention in loading / unloading operation of the Barge due to reasons attributable to the stevedoring and shore handling agent.

#### **S.6 Norms for Receipt and Delivery operations in respect of cargo handled through Barges.**

(i). In case of Rail Borne cargo the handling agents are required to complete loading/unloading of cargo on/from the railway rakes within the stipulated time as per the railway rules as may prevail from time to time. In case of failure to complete loading/unloading of the rake within stipulated free time, demurrage as may be applicable will be payable by the handling Agent to the importer / exporter concerned.

(ii). However, in case of road bound cargo no norms for loading/ unloading of cargo for delivery / receiving can be fixed as the supply of transport depends on the importer/exporter and the handling Agents have no role in it.

8.2. The KOPT is directed to suitably incorporate the above provisions in its existing Scale of Rates of Upfront Tariff for Stevedoring and Shore Handling Services at HDC of KOPT notified vide Order no. TAMP/79/2016-KOPT dated 26 February 2018 as Part – III.

8.3. The said charges shall come into effect after expiry of 15 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India and its validity shall remain co-terminus with the validity of the existing charges for the stevedoring and shore handling operations as approved for HDC of KOPT, vide Order of February 2018 i.e. upto 27 March 2021.

**T.S. BALASUBRAMANIAN**, Member (Finance)  
[ADVT.-III/4/Exty./126/19]

## Annex

**Calculation of charges for on Board operation of Dry Bulk Cargo in Barges including supply of paylodgers on board**

Sl. No.	Commodity	Average Productivity per Day	No of Shore Crane deployed	Hire Charge Shore Crane per Day	No of Payloader deployed	Hire Charge of each paylodgers (< 3MT)	Total Equipment Hire Charge per day	Labour Cost (5% of equipment hire charge)	Operational Overhead (20% of Equipment hire & Labour cost)	Administrative Overhead (20% of Equipment hire & Labour cost)	Total Operating Cost	Margin (20% of total Operating Cost)	Total	Cost per ton as per Productivity standards
1	Iron Ore & Iron Ore Pallets	3000	1	60000	0	0	60000	3000	12600	12600	88200	17640	105840	35.28
2	All types of Coal	2100	1	60000	1	7500	67500	3375	14175	14175	99225	19845	119070	56.70
3	Lime Stone	2400	1	60000	1	7500	67500	3375	14175	14175	99225	19845	119070	49.61
4	Manganese Ore	2310	1	60000	1	7500	67500	3375	14175	14175	99225	19845	119070	51.55
5	Met Coke	1500	1	60000	1	7500	67500	3375	14175	14175	99225	19845	119070	79.38
6	Rock Phosphate & Sulphur	1500	1	60000	1	7500	67500	3375	14175	14175	99225	19845	119070	79.38
7	Cement Clinker	2000	1	60000	1	7500	67500	3375	14175	14175	99225	19845	119070	59.54
8	Gypsum	2400	1	60000	1	7500	67500	3375	14175	14175	99225	19845	119070	49.61
9	All other Dry Bulk Cargo	1950	1	60000	1	7500	67500	3375	14175	14175	99225	19845	119070	61.06

**Calculation of charges for on Board operation of Break Bulk Cargo in Barge**

Sl. No.	Commodity	Average Productivity per Day	No of Shore Crane deployed	Hire Charge Shore Crane per Day	No of Forklift deployed per day	Hire Charge of each Forklift per Day (10<15MT)	total Equipment Hire Charge per day	Labour Cost (10% of equipment hire charge)	Operational Overhead (20% of Equipment hire & Labour cost)	Administrative Overhead (20% of Equipment hire & Labour cost)	Total Operating Cost	Margin (20% of total Operating Cost)	Total	Cost per ton as per Productivity standards
1	Bar Cargo (Containing Fertilizer, Food Grains, Sugar Cement etc. having unit weight up to 50kg)	600	1	36000	0	0	36000	3600	7920	7920	55440	11088	66528	110.88
2	Iron and Steel Products, Project Cargo, Machinery and Spare, Jumbo Bags (with equipment support inside hatch)	900	1	36000	2	10000	56000	5600	12320	12320	86240	17248	103488	114.99
3	Iron and Steel Products, Project Cargo, Machinery and Spare, Jumbo Bags (without equipment support inside hatch)	900	1	36000	0	0	36000	3600	7920	7920	55440	11088	66528	73.92

**Note:** 60% of the above charges shall be levied for the coastal cargo other than Thermal Coal, Iron Ore & Iron Ore Pallets.